К2-162920

С.А. Кашуба, В.Л. Жулидов

Сын эпохи

КАШУБА Борис Павлович

Генеральный конструктор по энергонасыщенным пахотным тракторам в отрасли, лауреат Государственной премии, профессор, заслуженный машиностроитель Украины. Награжден двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Октябрьской революции и Дружбы народов, медалями.

ОБОВ'ЯЗКОВИЙ ПРИМІРНИК

С.А. Кашуба, В.Л. Жулидов

Сын эпохи

Харьков - 2012 г.

Т69982

Харківська державна
НАУКОВА БІБЛІОТЕКА
ім. В.Г.Короленка
№ К2 - 162920

УДК
ББК 84.4
К12

С.А. Кашуба, В.Л. Жулидов
К12 Сын эпохи: - Харьков: КП «Міськдрук», 2012, - 60с.

ISBN 978-617-619-069-1

ББК 84.4

ISBN 978-617-619-069-1

© С.А. Кашуба, В.Л. Жулидов

1917 — 1991 — период существования государства под названием СССР.

Государства, созданного в жестокой борьбе, провозгласившего на весь мир новые социалистические идеи и принципы существования. Государства, созданного для людей, и декларировавшего начало избавления общества от эксплуатации человека человеком, открывшего новую эпоху в истории человечества — эпоху перехода от капитализма и социализма к коммунизму.

Почему это государство развалилось, об этом расскажут историки позже. Но то, что это государство сумело воспитать людей социалистической формации, это - непреложная истина.

1911 -1983 — годы жизни Бориса Павловича Кашубы, которого по праву можно назвать сыном эпохи. С 1918 года — школа, техникум, институт — период становления личности, стремление овладеть профессией, период воспитания человеческих качеств — все это происходило, когда школа нового воспитания делала первые шаги. Энтузиазмом были заражены не только воспитатели, но и воспитуемые. В результате выросли люди, способные на подвиг, на самопожертвование, на самоотдачу. Люди, думавшие, прежде всего о нуждах Родины, а потом — о себе.

Лучшие качества Бориса Павловича — трудолюбие, честность, порядочность, принципиальность, доброта, доброе отношение к людям, способность всего себя отдавать работе — все это воспитала в нем эта эпоха. Конечно, семейное воспитание, личный пример родителей, которые в этот период были полны надежд и энтузиазма, играли тоже немаловажную роль в становлении личности Бориса Павловича. Именно поэтому мы решили назвать так нашу книжку.

Авторы признательны и благодарны коллегам Бориса Павловича, которые охотно поделились своими воспоминаниями о совместной работе, которые чтут его память и заслуги в области отечественного тракторостроения и многое делают для того, чтобы эта память жила. Спасибо Вам : Абдула С.Л., Гром -Мазничевский Л.И., Забелышинский З.Э., Кальченко Б. И., Кухтов В.Г., Кулаков Л.Н., Торбаков Б.А., Третяк В.М., Чернявский И.С.

Борис Павлович Кашуба родился 23 сентября 1911 года в селе Шевченко Пологовского района Запорожской области в семье учителей. Мать, Анастасия Григорьевна за участие в революционных событиях 1905 года в г. Енакиево была уволена из школы с запрещением учительствовать в течение 3 лет. Отец, Павел Моисеевич преподавал столярное дело в Гнединском ремесленном училище. После вспышки возмущения учащихся казарменным режимом, установленным в общежитии училища, злоупотреблениями в снабжении питанием и проч., в апреле 1908 года вынужден был бежать от ареста вместе с беременной женой и дочерью в село Темрюк Мариупольского уезда, где проживали родственники. Семье преследуемых полицией учителей приходилось работать в различных сельских школах и 4 года быть вместе только в каникулярное время.

20 июля 1913 года, в день мобилизации на первую империалистическую войну, семья уже с тремя детьми (Верой – 7 лет, Ниной – 4 лет и маленьким двухлетним Борисом) выехала в г. Закаталы Закавказья, куда Павел Моисеевич был приглашен для преподавания столярного ремесла в Закатальском ремесленном училище. Там, в 1916 году родился младший брат – Антон. Анастасия Григорьевна работала в школе, но в 1918 году была уволена за сочувствие социалистической революции в России. В Азербайджане у власти были мусаватисты. Тут и пошел в школу Борис.

Война 14 года лишила Закавказье регулярного снабжения хлебом. В 20-21 годах голод в России полностью отразился и здесь. В 22 году советская власть, наступившая здесь в апреле 20 года, стала крепнуть, сельское хозяйство стало расширяться и местные урожаи кукурузы, проса, риса и других культур, хотя и скудно, обеспечивали местное население.

Дом, где жила семья, имел огромный двор, поросший травою, под окнами – вишневые деревья и огромная шелковица, а за заборами, с одной стороны - 4-х гектарный фруктовый сад, а с другой – буквально под забором – горная речка. Городок Закаталы с трех сторон окружен горами, поросшими лесом, где на каждом шагу росли дико яблони, груши, алыча, кизил, круп-

ные и мелкие орехи. Все это создавало прекрасные природные и климатические условия для роста и развития детей, хотя и не имевших пристального ухода и присмотра со стороны работающих родителей. Эти благоприятные условия широко использовались благодаря предприимчивости Бори, который смело преодолевал заборы и лесные тропы и увлекал за собой и Нину, и Тосю, и эта тройка всегда обеспечивала себя витаминами и не всегда безопасными приключениями. Дружба с местной ребятней навсегда оставила в душе любознательного Бориса уважение к вере и традициям различных народов, что в дальнейшем способствовало его толерантности в отношениях со специалистами многих национальностей.

С 1922 по 1924 годы, когда семья жила в Закаталах, Анастасия Григорьевна работала среди женщин-тюрчанок, где по поручению ЦК АКП (б) она организовала первую тюркскую женскую совпартшколу.

В 1924 году мать с тремя младшими детьми вернулась на Украину, в Винницу. Отец остался в Азербайджане заведовать столярной мастерской. С ним осталась и старшая дочь. В Виннице Борис продолжал ходить в школу, Учился он легко, успешно, особенно давались ему точные науки. Именно в Виннице, в новой школе, он и встретил ту девочку, Любочку, которая на всю жизнь осталась в его сердце.

В 1931 году Борис окончил Харьковский автомеханический техникум и работал в автомастерских «Союзтранс» в качестве заведующего ТНБ.

В 1932 году Кашуба поступает сначала на вечернее отделение, продолжая работать, в 1934 году переходит на дневное, а в 1937 году с отличием оканчивает Харьковский Авиационный институт по специальности моторостроение и получает квалификацию инженера механика по моторостроению. В институте жадно и вдумчиво впитывает знания. Именно желание получить как можно больше знаний заставило его перейти на дневное отделение.

Ему нравится эта сложнейшая область техники. Рядом учится та самая, самая красивая и любимая Любовь Борисовна Шинкарь, которая в семье называется не иначе, как Лю-

бовь Борисова. Страна воспитывает физически здоровых, закаленных молодых людей, в их рядах и Борис. В 1936 году за успешную сдачу норм ГТО получает грамоту о награждении значком ГТО и звание лучшего физкультурника СССР. В воздухе витает «Если завтра война..».

Семейная жизнь налаживается, любимая девушка становится женой, в трехкомнатной квартире живут три семьи: отец, мать и Антон; сестра Нина с мужем и маленьким сыном; Борис с Любой. В 1935 году младший брат решает жениться. Анастасия Григорьевна против (19 лет – не время), Антон ищет квартиру и Борис с Любой, глядя на его мытарства, отгораживают в своей комнате угол за шкафом для семейной жизни младшего брата. Братьев отличала преданность и привязанность на протяжении всей жизни.

Вскоре Анастасия Григорьевна по выдвижению ЦК КПУ выехала на работу в Решетиловку Полтавской области председателем Решетиловского райисполкома и Антон с женой Катей занимают освободившуюся комнату.

1937 год полон радостных событий: окончание института, принятие на работу на должность инженера-конструктора на завод им. Коминтерна, рождение дочери Жанны. Однако, грозовой 37-й, ставший в истории государства годом начала жестоких Сталинских репрессий, принес и в эту семью печальное событие. Анастасия Григорьевна за успехи в работе (Решетиловский район под ее руководством вышел на 4 место из 79 по Харьковской области) стала делегатом 8 чрезвычайного съезда Советов, на котором 5 декабря 1936 года принималась Сталинская конституция. Это еще не так называемый «Съезд расстрелянных» 1937 года, но в 1937 году ее без всяких причин сняли с работы и исключили из партии. С тех пор Анастасия Григорьевна не была на партийной работе, которая являлась смыслом ее жизни.

Сейчас мы бы назвали это шоком, стрессом, а тогда, по ее словам «она ходила, как мертвая в ожидании чего угодно». Ее восстановили в партии через 6 месяцев, но что это были за месяцы для нее и семьи, трудно даже представить.

Отступив от хронологии, хочется рассказать об одном эпизоде. В 1953 году умер Сталин И.В., Хрущев Н.С. на съезде

КПСС осудил культ личности. Как-то я пришла к бабушке и увидела в туалете стопу сочинений Сталина. Эти книги были совершенно не пригодны для туалетных нужд: бумага была плотная, торцы окрашены в красный цвет, тисненый золотом переплет. Но, тем не менее, они лежали на полу в туалете. Нас воспитывали в духе уважения к книге, бабушка сама учительствовала, но эти книги лежали на полу в туалете. Сколько же лет в душе бабушки безвыходно сидело это чувство обиды, что выплеснулось таким способом «отмщения»!

А жизнь продолжается: на заводе замечают способности, умение работать с людьми, ответственность и рвение молодого конструктора и менее чем через два года Бориса Павловича переводят в отдел 1600 руководителем группы.

Грозовой 1941 год. «25 октября переведен на Кировский завод и зачислен на должность руководителя группы СКБ-75» – гласит краткая запись в трудовой книжке. А в жизни – это эвакуация в Челябинск с женой и маленькой Жанной, получение отсрочки от призыва по мобилизации и остальные сложности жизни в стране, охваченной войной. Стране нужны не только воины, но и крепкие тылы, кующие победу. Желание приблизить победу удваивает силы и ответственность. Уже в марте 1942 года Кашубу Б.П.назначают на должность ведущего инженера СКБ-75. С августа 1942 года по май 1943 года Борис Павлович работает заместителем главного конструктора на заводе № 77 в Барнауле.

1943... Освобожден Сталинград, существует острая необходимость восстановления производственных мощностей разрушенного тракторного завода, скорейшего выпуска продукции. Нужны энергичные, квалифицированные кадры. По приказу Наркомата тракторной промышленности Кашубу направляют на СТЗ. До 1952 года на СТЗ Борис Павлович работал главным конструктором по дизелям, заместителем главного инженера и главным конструктором по спецпроизводству.

Февраль 43г – в освобожденном Сталинграде началось восстановление полностью разрушенного тракторного завода. Май 43г. – Борис Павлович принят на должность главного конструктора. Июнь 44г – выпуск тракторов марки СТЗ НАТИ мощностью 36/52 л.с. был возобновлен.

В семейной жизни тоже происходят некоторые изменения. В декабре 1945 года рождается вторая доченька – Оксана. В семье внуки и правнуки Бориса Павловича хорошо знают легенду, связанную с Оксаниным рождением. Компания сослуживцев решила встретить новый 1946 год. Было решено устроить шутливое гадание. И Борис Павлович вытянул записку следующего содержания: «В этом году вы второй раз женитесь на своей жене». А когда пошли регистрировать Оксанку, оказалось, что свидетельство о браке потеряно, штамп о браке в паспорте отсутствует. Таким образом свидетельство о браке Бориса Павловича и Любови Борисовны датируется 1946 годом. Вот и не верь гаданиям!.

Домашний тыл надежен. Девочки растут. Жанна ходит в школу, учится отлично, занимается спортивной гимнастикой. Оксана, правда, месяца отроду очень тяжело заболела воспалением лёгких – еле отходили. Сталинград 1945 года представлял собою совершенно разрушенный город, весь в развалинах, среди которых дети играли в прятки. Пыль, грязь, ветер, огромное количество инвалидов на костылях и подшипниках. Тогда много было инвалидов, и если ноги были ампутированы высоко, костылями пользоваться было бессмысленно. Выходили из положения так: сооружалась деревянная тележка, на которой снизу крепились 4 подшипника. На площадку тележки садился сам инвалид, причём, нужно было закрепить себя к тележке, иначе нельзя было сворачивать. Делалось это так: в руках у человека были деревянные «толкушки», которыми он отталкивался от земли. Они очень напоминали утюги, только из дерева, да и держали их в руках точно так же. Когда нужно было свернуть, инвалид останавливался, приподнимал себя вместе с тележкой и опускался уже на землю в нужном направлении.

Голодные пленные рабочие. Дети выменивали у них шарики стеклянные и стальные на пряники и хлеб. Но, в общем, жили весело – война закончилась. Плавали по Волге на катере "Дизелист" с гармошкой, песнями и шутками. Кстати, Борис Павлович был очень музыкален: он брал любой инструмент от гармошки до гитары, - и через 5 минут играл на нём, как

будто умел всю жизнь. Мама Любовь Борисовны приехала в Сталинград для оказания помощи по уходу за детьми.

В 1947-49 г.г. конструкторы СТЗ совместно с работниками Алтайского тракторного завода и ХТЗ создали гусеничный трактор ДТ – 54. Дизельный двигатель, огромное поле деятельности.

С 1 сентября 49 г. по 2 апреля 50 г. Кашуба прошел полный курс обучения на Высших инженерных курсах повышения квалификации работников Министерства Автомобильной и Тракторной промышленности при Московском Автомеханическом институте Министерства Высшего Образования СССР. Тема на «отлично» защищенной аттестационной работы: «Централизованное специализированное производство свинцово-бронзовых вкладышей для заводов Главтракторпрома».

С семьями сестры и брата, живущими в Харькове, Борис Павлович общается, в основном, во время частых командировок на ХТЗ. Он появляется, как сказочный волшебник со словами «Здоровенькі були!» и с подарками племянникам. Родственники же, зная гастрономические вкусы БП, всегда старались к его приходу приготовить его любимые блюда. А любил он пельмени, вареники, пироги. У сестры Нины два сына: Эдик и Валерий, которые растут без отца, они уважали дядю Борю и побаивались его гнева. А можно ли не считать волшебным подарком новое платье племяннице Свете, которая пошла в нем 1 сентября 1947 года в первый класс? Его авторитет в большой семье непререкаем. Так, например, когда у Антона и Кати в 1948 году родился сын, телеграмма Бориса гласила: «Поздравляю с рождением Павла Антоновича. Борис». И никаких возражений по поводу имени новорожденного ни у кого не возникло.

В июне 1952 года распоряжением заместителя Министра Филиппова Кашубу Б.П. переводят на ХТЗ на должность главного конструктора.

Сначала семья жила на ХТЗ, затем получила квартиру на улице Гиршмана. Встречи с мамой, семьями сестры и брата стали более частыми. Помимо встреч на днях рождения членов большой семьи традиционно встречались после демонстраций, так как прямо с площади путь демонстрантов лежал по улице

Данилевского, где жила Анастасия Григорьевна с Ниной и семья Антона. Настроение было приподнятое, встречи теплые и запоминающиеся, особенно детям.

Май 1958 года. Уходит из жизни в возрасте 42 лет младший брат Бориса Антон. У него остается двое детей: Светлана – 18 лет, студентка и Павлик – школьник 9 лет. Безропотно взваливает на свои плечи отеческую и материальную заботу о них Борис Павлович.

Мы, младшее поколение, дети и племянники (он иногда нас называл «небіж» та «небога») мало посвящались в производственные дела взрослых. Получившие закалку в сталинские годы, пережившие репрессии, научившиеся держать язык за зубами, взрослые не имели привычки рассказывать нам о своих достижениях, а уж тем более, о неприятностях. Поэтому те скупые сведения, которые иногда мы могли услышать в разговорах старших – это только маленькая частица представления о работе Бориса Павловича. И сейчас, когда знакомишься с документами, слушаешь рассказы соратников, начинаешь понимать масштабы его деятельности, степень ответственности, государственную значимость этого человека. Начинаешь понимать, почему он так рано ушел из жизни.

Во все времена, как нам известно из истории, были люди, которые имели свои твердые убеждения, и ни под каким давлением не уступали своих позиций в определенном вопросе. Их сжигали на кострах, травили, гноили в лагерях, короче, уничтожали любыми средствами, какие у данной власти были в ходу. Так и Борис Павлович был убежден, что лучшим пахотным трактором для наших полей, как по типу грунта, так и по их размерам, является гусеничный. Он, я не претендую на пафосность, отдал им жизнь. Он не прогнулся под Никитой Сергеевичем, который после посещения Америки решил, что нужно выпускать только колесные трактора. Борис Павлович не изменил своих убеждений, хотя на совещании тракторостроителей в Москве Хрущев сказал: «Что здесь делает Кашуба? Я его отстранил!» А Кашуба собрал единомышленников, которые трудились над усовершенствованием существующих моделей и созданием новых. И, в конце концов, отстоял свою

позицию. Достойным памятником тому стал Т-150. Сколько трудностей было на этом пути, потерь, сколько незаслуженных гонений пережил Борис Павлович, известно только ему и тем, кто в эти минуты был рядом.

Если обратиться к используемым источникам, то история «противостояния» гусениц колесам и наоборот выглядит так:

Источник « Харьковский тракторный завод имени С. Орджоникидзе (страницы истории)», автор - Библик В.В.

«Еще в 1932 году, когда ХТЗ и СТЗ только освоили свои производственные мощности, правительство поставило перед обоими коллективами задачу сконструировать машину, которая бы в большей степени, чем трактор типа «Интернационал», удовлетворяла потребностям самого большого в мире социалистического сельского хозяйства.

Лучше всего этим потребностям отвечали гусеничные тракторы, которые имели преимущества перед колесными. Они имели высокую проходимость, могли работать на местности со сложным рельефом. Гусеничный трактор нужен был и для возросших потребностей механизации.

В мае 1935 года в ЦК партии состоялось совещание, на котором ХТЗ и СТЗ было поручено через 2 месяца подготовить все материалы о переходе на выпуск гусеничных тракторов: расчеты, планы реконструкции и т.д. Завод с честью выполнил взятые обязательства. За один месяц были изготовлены 2 гусеничных трактора: один – с дизельным двигателем, другой – с карбюраторным. Обе машины прошли испытания на стенде и в полевых условиях. Образцы были отправлены в Москву. 16 июля на опытном поле НАТИ в присутствии И.В.Сталина, М.И.Калинина, Г.К. Орджоникидзе, А.А.Жданова, Л.М. Кагановича прошли испытания новых тракторов, которые дали положительные результаты.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР решили перевести ХТЗ и СТЗ на производство гусеничных тракторов, приняв за основу трактор типа СТЗ-НАТИ. Они имели ряд существенных преимуществ в сравнении с колесными: вдвое большую мощность, расход топлива меньше на 25%, меньшее удельное давление на грунт, что особо важно для пропашных машин.

Передовица газеты «Правда» от 18 июля 1935 года опубликовала благодарность правительства коллективам ХТЗ и СТЗ. Заканчивалась она так: «Новая марка трактора утверждена. Путевка вручена! Теперь за работу, товарищи тракторостроители! Каждая новая выпущенная вами машина должна стать воплощением и выражением силы и мощи нашей страны.»

Следующий источник – газета «Темп» АТ «Харьковский тракторный завод имени С. Орджоникидзе». В номере от 30 сентября 2011 года, посвященном 80-летнему юбилею ХТЗ, главный инженер проекта З. Э. Забелышинский опубликовал статью «Нам есть чем гордиться!». В ней он дает краткую историю деятельности завода и факты, касающиеся рассматриваемого нами вопроса «противостояния».

«Во время посещения в 1961 году США Н.С.Хрущев ознакомился с новым мощным колесным трактором «Джон Дир 8010». Эта машина произвела на него столь сильное впечатление, что было отдано распоряжение запретить проектирование новых гусеничных тракторов и срочно создать на Кировском заводе в Ленинграде и на ХТЗ конструкторские бюро по разработке мощных колесных тракторов.

На ХТЗ создание такого трактора возглавил талантливейший конструктор А.А.Сошников. Были последовательно созданы моделиЕ-76, Т-90, Т-92 и Т-125. Трактор Т-125 прошел приемочные испытания и началось его внедрение. В это время главный конструктор по гусеничным тракторам Б.П.Кашуба со своими соратниками, несмотря на прямой запрет руководства, подпольно начал проектирование энергонасыщенного гусеничного трактора. После снятия Хрущева новый министр сельского хозяйства ничтоже сумняшеся заявил, что мощные колесные тракторы не нужны, а новых гусеничных тракторов нет. И вот тут-то и наступил звездный час Кашубы и трактора Т-150. Революционная компоновка этого трактора – унификация с колесным «братом», смещение центра тяжести вперед, коробка передач с переключением на ходу без разрыва потока мощности, кабина повышенной комфортности, рулевое колесо вместо рычагов нашли поддержку у потребителей.»

Сухие строчки производственных характеристик говорят нам о многом:

«За период работы на заводе показал себя высококвалифицированным специалистом по тракторостроению. Под его руководством проведена большая работа по проектированию, освоению и постановке на производство тракторов Т-75, Т-90, Т-16, Т-18, Т-44, Т-50В, Т-74 и Т-25.

В содружестве с учеными конструкторы ХТЗ во главе с товарищем Кашуба Б.П. разработали и на заводе организовано массовое производство первых в стране скоростных гусеничных тракторов.

Как специалист по дизельным двигателям товарищ Кашуба Б.П. с группой конструкторов разработал для колесного трактора ДТ-14 оригинальный одноцилиндровый двигатель мощностью 14 л.с. Впервые в отечественном тракторостроении внедрен рабочий процесс непосредственным впрыском топлива в камеру в поршне.

Проведенные за последнее время конструкторские и технологические мероприятия позволили заводу в течение семилетки несколько раз увеличивать гарантийный срок службы машин.

По трактору Т-74 гарантийный срок повышен с 2500 часов в 1963г. до 3500 часов с декабря 1965 г. По трактору ДТ-20 гарантийный срок повышен с 2500 часов в 1963г. до 3500 часов с декабря 1965 г. (1966г.)

В результате внедрения ряда конструкторских мероприятий достигнуто значительное улучшение надежности трактора Т-74, в связи с чем моторесурс трансмиссии увеличен с 3500 до 6000 часов. Только за последнее пятилетие (1972г.) моторесурс топливного насоса ЛСТН 48510Б увеличен в два с лишним раза, и этому топливному насосу присвоен государственный «Знак качества».

Тов. Кашуба Б.П. умело направляет усилия коллектива на удешевление выпускаемых изделий, улучшение их качества и долговечности. За прошлую пятилетку за счет конструкторских изменений выпускаемых тракторов и топливной аппаратуры получена экономия более 1млн.200тыс. рублей. (1972г.).

Приказы Министра тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР И. Синицына от 21 и 24 сентября 1971 года гласят: «За долголетнюю плодотворную работу в отрасли тракторостроения и в связи с шестидесятилетием со дня рождения главному конструктору Харьковского тракторного завода т. Кашуба Борису Павловичу объявить благодарность», «Наградить начальника ГСКБ Харьковского тракторного завода Кашуба Бориса Павловича Почетной грамотой Министерства тракторного и сельскохозяйственного машиностроения и ЦК профсоюза рабочих машиностроения».

Под его руководством и при непосредственном участии в последние годы созданы тракторы Т-150, Т150к, Т-155, Т-157 и Т-158, которые по основным технико-экономическим показателям – энергонасыщенности, материалоемкости, значению тягового КПД, уровню унификации и условиям труда находятся на уровне лучших аналогов в мировом тракторостроении. Производительность этих тракторов на основных видах сельскохозяйственных работ в 1,6 – 1,8 раза выше, чем у тракторов Т-74. На базе колесного трактора Т-150 созданы конструкции промышленных модификаций: инженерный тягач специального назначения Т-155, трелевочный Т-157, дорожно-строительный Т-158, промышленный трактор для агрегатирования с погрузочным оборудованием Т-156. В 1972 – 1973 годах тракторы Т-155, Т-157 и Т-158 прошли государственные испытания и рекомендованы для серийного производства, а в 1974 – 1975 годах были изготовлены первые промышленные партии. Годовой экономический эффект от внедрения в народном хозяйстве промышленных модификаций составит: по трактору Т-150 – 5433 рубля, по трактору Т-157 – 3317 рублей, по трактору Т-156 – 5400 рублей.

Тов. Кашуба имеет 17 изобретений и 56 печатных трудов. Высокие технико-экономические показатели созданных тракторов достигнуты благодаря реализации в конструкциях новых технических решений и изобретений, автором которых является т. Кашуба Б.П. К числу таких решений относится принятая на гусеничном тракторе конструкция

коробки перемены передач, обеспечивающая переключение передач на ходу и выполняющая одновременно роль механизма поворота трактора, как за счёт отключения одного из бортов, так и путём рассогласования скоростей гусеничных движителей (авт. свид.225711).

Тов. Кашуба Б.П. принимает активное участие в общественной работе, является членом партбюро и членом цехового комитета отдела. Выступает с лекциями и докладами.

Награждён орденом Красной Звезды в 1943г., орденом Красной Звезды в 1944 г., Орденом Трудового Красного Знамени в 1965г., Орденом Трудового Красного Знамени в 1971г., медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945г.г.» В 1946г. и «За доблестный труд. В ознаменование 100 – летия со дня рождения В.И. Ленина» в 1970 году.

Выезжал в заграничные командировки во Францию1954г.,1960г.; Англию – 1956г., 1975.; ГДР – 1969г, 1974г.; Чехословакию – 1974г.»

Мне, племяннице БП, довелось внести малюсенький вклад в дело проектирования трактора Т-150КМ, создаваемого на ХТЗ на базе Т-150.

Новый трактор Т-150 КМ относился к типу агрегатов с увеличенной энерговооруженностью оператора или механизатора и повышенной производительностью. Увеличение мощности, как правило, реализуется за счет увеличения скоростей обработки и ширины захватной полосы оборудования, что влечет за собой также и увеличение напряженности оператора. В комплекс мер по улучшению условий труда оператора, снижающих напряженность и утомляемость, таких как: защита от вибрации, термо-шумоизоляция, обеспечение оптимального микроклимата, проектирование оборудования кабины с учетом эргономических требований, входит и создание кабины улучшенной обзорности. Всеми этими вопросами занимался отдел под руководством Кальченко Бориса Ивановича.

Панорамные перспективные изображения, которые отвечают оптимальным условиям зрительного восприятия объекта, наиболее пригодны для всесторонней оценки обзор-

ности транспортного средства. Предложенная в моей диссертации методика построения панорам обзорности на цилиндрической картине давала ряд преимуществ над существующими, а именно: панорама могла быть построена математическими методами по проектной документации (без изготовления макетов и использования фотоаппаратуры) на любой стадии проектирования с помощью ЭВМ и программно управляемого оборудования.

Дом на Гиршмана 17,б, который я частенько посещала, всегда был открыт (не образно выражаясь, а в действительности.). Мне кажется, что дверь не запиралась на замок даже на ночь. В доме было уютно, интересно, полно книг и журналов. Любовь Борисовна подписывалась на издания классиков русской и мировой литературы, что не всем удавалось. «Огонек», «Крокодил», «Работница» – все эти журналы можно было просмотреть в этом доме. Кстати, дядя Боря отвечал на любой вопрос кроссвордов. Бегала собачка Тобик – тойтерьер, в какое-то время проживал важный черный кот – Мустафа, которого Борис Павлович кормил пойманой рыбой. Почему не Васька? – Ну, он же черный!

Я просто не представляю своей жизни без помощи и поддержки дяди Бори. И во время учебы, и трудовой деятельности. За советом дорога вела на Гиршмана, за помощью – туда же. Причем, в методах воспитания присутствовали и похвала, и осуждение, и довольно резкие высказывания. На всю жизнь запомнила его реакцию на мой неправильный ответ на его вопрос по чертежу курсового проекта, с которым я зашла к ним. Дядя решил посмотреть как я черчу и задал вопрос по существу проекта.

На мою просьбу позвонить его знакомому, чтобы он дал мне отзыв на внедрение, дядя ответил: «Я своим именем не торгую!» Перед моей свадьбой рекомендовал: «Не вздумай менять фамилию!» А мне и самой не хотелось. А когда родился мой первенец, Борис Павлович с цветами и конфетами уже утром был в роддоме.

Жанна закончила институт, вышла замуж, появилась внученька – Зоя (зайка) – любимица. Оксана собирается ехать в Новосибирск поступать в институт. Физик – атомщик! Вот

о какой специальности мечтает Оксана. Дядя Боря отпускает ее с болью в сердце. Вот как вспоминает об отъезде Оксанина учительница.

«Проводы Оксаны в Новосибирск. Прошло уже почти полвека с того времени, как я провожала Оксану в Новосибирск после окончания школы.

Она была одной из сильнейших учениц в классе, в котором я была классным руководителем. Выделялась Оксана своей неизмеримой любовью к физике. Ничто не могло её отвлечь от «физической» книги. Вот, мне кажется, очень яркое подтверждение тому. Уже точно не помню, в 10 или 11 классе на зимние каникулы большая группа учащихся нашего класса поехала в Москву. Мы посещали музеи, театры, и просто так иногда ходили по вечерней Москве. Конечно, заходили в магазины, особенно в книжные. Оксана в каком-то книжном магазине нашла довольно объёмную книгу по физике и ... выпала из нашей программы: уселась в номере на полу, прислонившись к батарее спиной. Книга на коленях, и вся Оксана в ней. В этот вечер мы должны были отправиться на органный концерт в филармонию. Девчонки суетились, переодевались, а Оксана – в другом мире, и если кто-нибудь её теребил, она чуть ли не огрызалась.

Короче: мы оставили её, побывали на замечательном концерте, побродили по улицам. Возвращаемся в номер, а она всё так же сидит, а из книги уже торчат закладки.

Физике она не изменяла, и поэтому для меня было совершенно не удивительно, что собралась она в Академгородок в Новосибирск.

Немногие выпускники уезжали из Харькова, ведь в этом городе большое количество ВУЗ'ов на любой вкус. Но Оксана сделала свой выбор.

С её родителями я почти не встречалась, помню, как на собрание пришёл её отец, после окончания моего сообщения спросил только, есть ли какие-либо претензии к его дочери. Я сказала: «Нет». И на этом беседа закончилась.

Накануне я случайно встретилась с Оксаной на главной улице, узнала, что она так далеко уезжает в любимую мною Сибирь (я сибирячка по рождению), и я обещала прийти её провожать.

Т69982
Харківська державна
НАУКОВА БІБЛІОТЕКА
ім. В.Г.Короленка
№ Ж2-162920

И вот перрон Южного вокзала. Июль. Полдень. Солнце очень щедрое. На скамейке в тени Оксана с папой, который с трудом сдерживает волнение. В нужное время на первый путь выползает поезд. Народу очень, очень немного. Ведь почти все направлялись на юг, а это на север.

Отец не торопился «загружать» свою дочь, всё говорил, говорил что-то. Я держалась несколько в стороне, чувствовала – мешать нельзя. Время отправления поезда уже приближалось, и проводница потребовала, чтобы Оксана вошла в вагон. Пока не закрыли дверь, она стояла в тамбуре, залитая солнцем, ярко выделяясь в своей пёстро-красной юбочке с бахромой по подолу. А мы с отцом стояли молча и смотрели на неё.

Но вот подняли ступеньки, захлопнули дверь, и поезд медленно двинулся. Какое-то время Борис Павлович смотрел вслед ушедшему поезду, а когда повернулся ко мне, я увидела на его глазах слёзы.

Мы медленно вышли на привокзальную площадь, нашли в каком-то тенистом уголке свободную скамеечку, сели, чтобы передохнуть от переживаний. Сидели молча, как говорится плечом к плечу, наверное, минут 20, а, может, и все 40. Както подошёл шофёр и сказал: «Ну, поехали!» А Борис Павлович только махнул рукой. Он сидел и мял, мял носовой платок, прижимая его к глазам. Шофёр ещё раза два появлялся, но тут уже я отмахивалась рукой.

Но всё-таки пришло время расставаться. Борис Павлович встал и сказал: «Оксана – моё всё!». Предложил подвезти меня домой, но я отказалась.

Больше я с ним не встречалась. Из Новосибирска Оксана присылала мне письма, я, конечно, отвечала. А потом в жизни всё закружилось-завертелось.

Но встреча с Оксаной состоялась, когда она уже стала многовнуковой бабушкой. Это уже другая удивительная история.

Настоящие мужчины, как правило, молча переживают душевные потрясения».

Декабрь 1975 года. 90-летний юбилей мамы, Анастасии Григорьевны. Большая семья собралась за столом. Поздравления, пожелания, дети, внуки, правнуки.

Семидесятилетний юбилей Бориса Павловича в кругу семьи был отпразднован очень тепло. На столе среди привычных закусок были раки. Племянники нарисовали стенгазету, в которой попытались осветить основные вехи жизненного пути любимого дяди, показать свое уважение и почтение, выразить благодарность за заботу. Некоторые даже рискнули написать стихи, но так как уверенности в собственном таланте не было, постарались подделаться под известных поэтов.

Отговорила роща золотая
Березовым веселым языком,
И журавли, печально пролетая,
Уж не жалеют больше ни о чем.

Но журавлей немного беспокоит
Тот факт, что юбилей пройдет без них,
И трактора опять без них построят,
А им еще лететь куда-то ввысь.

И потому, курлыча в поднебесье,
Сиреневую цветь души шлют Вам
И все свои березовые песни
С костром рябины красной пополам.

Если в мире тысяча мужчин
В сентябре родились, скажем грубо,
Значит, в этой тысяче мужчин
Есть и Борис Павлович Кашуба.

Если 23-е число
Сто мужчин в графе «рожденье» пишут
Разглядеть меж них немудрено
Кунака под именем Бориса.

Если дорог нам всего один,
Юбилей его сегодня пышен
С поздравленьями сердца мы отдадим
Дяде, нареченному Борисом.

Если год – не скажем мы его –
В документах десяти записан,
Всем желаем лучшего всего,
А бокал поднимем за Бориса.

Будь здоров, кунак, расти большой,
Тыщу лет живи на радость близким,
За тебя мы выпьем, дорогой,
Водку и коньяк, и ром, и виски.

Вот и дождались юбилея
Чтобы «спасибо» Вам сказать,
Обнять, суставов не жалея,
И много раз поцеловать.

Поднять с постели среди ночи
Иль на работу позвонить
Все это сделать очень просто,
Сложнее поблагодарить.

За то, что служите примером
Всем нам: по жизни как идти,
Не расставаясь с честью, верой
И совестью на полпути.

За то тепло, что отдаете,
Его на всех хватает нам,
Спасибо Вам, что Вы живете!
Живите дольше! Счастья Вам!

В сознательной жизни я помню
Волшебную встречу у нас
В том августе сорок седьмого,
Мне завтра идти в первый класс.

Как добрый гений в старой сказке
Явились Вы мне в первый раз,
Сорок седьмой был год не сладкий
И вот мечта моя сбылась.

Подарок тети Любы – платье
Счастливой сделало меня
И в первый класс на все занятья
Летела как на крыльях я.

С тех пор все радости и беды
Привыкла я к Вам в дом вносить.
И дай же, боже, мне победы,
Чтобы у Ваших ног сложить.

Стихи юбиляром были раскритикованы и было предложено поучиться у заводской поэтессы Ольги Волович. По-видимому, Волович очень хорошо знала заводскую обстановку, все трудности заводской жизни, непростые отношения Бориса Павловича с руководством завода, видела его переживания, знала то, чего не знали мы. Поэтому ее стихи были ему ближе.

О нет, не розами был устлан
Тот путь, которым в жизни шли:
Бывало тягостно и грустно,
Ветра буранные мели...

Но как прекрасны те мгновенья,
Когда приходит к нам, как дар,
Огонь нетленный вдохновенья
С мечтою, устремленной вдаль,

Но не в заоблачные выси
Вам воспарять мечтой своей
На гребне инженерной мысли
И самых молодых идей.

Какая все-таки награда,
Сквозь всех событий круговерть
Увидеть истинную радость,
Родное детище узреть.

Будь это новая машина,
(А может просто новый стих)
Пусть ненадолго, но вершина
Труда и помыслов твоих.

И подводя в труде итоги,
И намечая новый путь,
Так важно – на свои дороги
Без чувства горечи взглянуть.

Пусть не на все дела хватало
И сил, и времени подчас,
А все же сделано немало,
И жизнь, конечно, удалась.

А Вам (не посчитайте лестью)
О прошлом нечего тужить –
Ведь Вы свое вложили сердце
В такую гвардию машин!

Когда бы Вам поменьше дела –
Легко листались бы года,
И сердце бы не так болело,
Но что бы вспомнилось тогда?

Неудивительно, что стало
Порой пошаливать оно –
Ведь столькое в себя вобрало,
Им столько перенесено...

Мы Вам от всей души желаем
Здоровья, радости большой.
На даты жизни не взирая.
Чтоб не старели Вы душой!

Ольга Волович 23.09.81г.

Но когда Борис Павлович взял гитару и запел свою любимую «Голубку», гости дружно подхватили песню, чем приятно удивили юбиляра. «Вы знаете песни моей молодости?» Долго все не расходились в этот вечер.

Когда Борис Павлович увидел в оформлении нашей стенгазеты грибочек, то вспомнил, что давненько не ходил за грибами, и изъявил желание поехать на грибную охоту. Осень была славная, опят много, и на следующей неделе мы покатили в Проходы. Нашли местечко, где буквально на нескольких пнях можно было нарезать корзину грибов, посидели, отдохнули, перекусили. И были счастливы тем, что доставили дяде удовольствие, не заставляя долго бродить по лесу.

Кухтов Валерий Георгиевич

Соратники Бориса Павловича чтут его память. На международной научно-практической конференции «Проблемы надежности машин и способов механизации сельскохозяйственного производства», которая проходила в мае 2011 года в Харьковском национальном техническом университете сельского хозяйства имени Петра Василенко, один день выступлений был посвящен 100-летнему юбилею Кашубы Б.П. Конференция организована кафедрой прочности и надежности имени академика В.Я. Аниловича (в прошлом работника ХТЗ). Руководит кафедрой тоже «воспитанник» ХТЗ д.т.н., профессор Кухтов Валерий Георгиевич . Тексты статей сборника этой конференции, авторами которых являются коллеги Бориса Павловича, его последователи, очень емко его характеризуют.

ВОСПОМИНАНИЯ О ГЛАВНОМ КОНСТРУКТОРЕ

Абдула Сергей Леонидович, главный конструктор ХТЗ в 1982-2005 гг.

С именем главного конструктора Б.П. Кашубы в истории Харьковского тракторного завода связано несколько технических рекордов. Они не были достигнуты в период деятельности на заводе его предшественников и, очевидно, не будут достигнуты в будущем. Проработав на ХТЗ в должности главного (генерального) конструктора 29 лет, он создал со своим коллективом только из числа поставленных на производство 12 моделей тракторов мощностью от 14 до 165 л.с. и 3 модели дизельных двигателей мощностью от 14 до 80 л.с. с производством топливной аппаратуры к ним и для дизелей, производившихся другими заводами. Всего на ХТЗ произведено в физическом исчислении 2062136 указанных тракторов. На-

помним, что с момента пуска завода 1 октября 1931 года до 31 декабря 1990 года заводом выпущено 2507544 трактора, свыше 80% из них созданы под руководством Б.П. Кашубы. Вряд ли и этот рекорд в нашей стране был достигнут другими разработчиками.

Борис Павлович Кашуба родился 23 сентября 1911 г. В 1931 году окончил Харьковский автомеханический техникум. Проработав автотехником в разных организациях и конструктором на Харьковском заводе №135, он в 1937 году заканчивает с отличием Харьковский авиационный институт по специальности инженер-механик по моторостроению. С 1937 по 1941 годы работает ведущим конструктором завода № 75 в г. Харькове. В эвакуации работал ведущим конструктором ЧТЗ в 1941-1942 годах и заместителем главного конструктора завода № 77 в Барнауле.

В 1943-1952 годах Б.П. Кашуба работал на Волгоградском тракторном заводе главным конструктором по дизелям, заместителем главного инженера и главным конструктором по спецпроизводству.

В 1952 году Б.П. Кашуба назначен главным конструктором Харьковского тракторного завода.

На Харьковском тракторном заводе Б.П. Кашуба в полной мере проявил свои глубокие инженерные знания и интуицию настоящего конструктора, умение точно определять основные тенденции в развитии тракторостроения и, главное, умело нацеливать коллектив на решение конструкторских задач по созданию и освоению новых тракторов.

В 1952-1967 гг. Б.П. Кашуба возглавил и успешно осуществил работы по созданию и освоению прогрессивных конструкций тракторов: ДТ- 54А, ДТ-54М, ДТ-14, ДТ-20, Т-25, Т-75 и Т-74.

Тракторы ДТ-14 и ДТ-20 с дизельными двигателями разработки ХТЗ впервые были произведены в стране и существенно облегчили труд в садах и огородах, если учесть, что, с учетом тракторов ХТЗ-7 и Т-25, их было поставлено потребителям в 1951... 1972 годах более 382 тысяч, в том числе на экспорт – более 23 тысяч.

Создание на ХТЗ семейства тракторов типа Т-150 имеет свою предысторию. К тому времени под руководством главного конструктора А.А. Сошникова на ХТЗ было создано семейство мощных колесных тракторов Т-I25, КТ-125, Т-127 и Т-158. На основании госиспытаний тракторов Т-125 ВСНХ СССР в 1964 году принял Постановление о производстве на ХТЗ тракторов Т-125 с объемом выпуска 70 тысяч в год, предусмотрев при этом возможность выпуска унифицированных с колесным трактором Т- 125 гусеничных тракторов. В соответствии с этим Постановлением в I965 году завод произвел для хозяйственных испытаний 65 тракторов Т-I25, а вплоть до 1969 года было выпущено 257 тракторов Т-125 и его модификаций.

Важнейшим творческим достижением Б.П. Кашубы является создание принципиально нового семейства унифицированных колесных и гусеничных тракторов типа Т-150 высокой энергонасыщенности.

Чтобы полностью убедиться в этом, лучше всего прибегнуть к оценке творчества Б.П. Кашубы академиком ВАСХНИЛ Болтинским В.Н.

Вот что писал о работах Бориса Павловича Василий Николаевич: «Деятельность Б.П. Кашубы всегда направлена на повышение производительности и снижение материально-технических затрат в сельскохозяйственном производстве. Эту направленность он сумел передать возглавляемому ним коллективу, в результате чего ХТЗ стал пионером создания скоростных тракторов, что обеспечило необходимые условия для перевода машинно-тракторных агрегатов на работу с повышенными скоростями.

Коллективом ХТЗ под руководством главного конструктора Кашубы Б.П. была создана опытная серия скоростных гусеничных тракторов ДТ-54М с двигателями мощностью в 75-78 л.с. ВИМ совместно с ХТЗ и другими научно-исследовательскими институтами сельского хозяйства провели в различных зонах страны лабораторно-полевые исследования машинно-тракторных агрегатов на повышенных скоростях (5-9 км/час). Эти исследования позволили научно, технически и

экономически обосновать правильность избранного пути модернизации выпускаемых тракторов. С этой задачей главный конструктор ХТЗ Б.П. Кашуба успешно справился.

В 1960 г. на заводе был внедрен в серийное производство первый в СССР скоростной гусеничный трактор Т-75, а в 1962 г. – трактор Т-74 с двигателем СМД-14. Эксплуатация этих тракторов убедительно показала необходимость увеличения рабочих скоростей тракторов и открыла пути создания более быстроходных тракторных агрегатов.

Проведенная заводом модернизация тракторов позволила обоснованно предъявить к Волгоградскому тракторному заводу требования по повышению мощности двигателя подготавливаемого к производству нового гусеничного трактора класса 3 от 56 л.с. до 75 л.с.

В 1960 г. ВИМом совместно с ХТЗ был создан макет гусеничного трактора класса 3 Т-75 с автомобильным дизелем ЯМЗ-236 мощностью 150 л.с. Этими исследованиями было установлено, что на гусеничном тракторе с эластичной подвеской при увеличении удельной мощности трактора до 23-25 л.с. на тонну веса, высокие значения тягового КПД (не ниже уровня КПД для тихоходных тракторов) могут быть обеспечены в диапазоне скоростей 9-15 км/час. Проверка указанного макета трактора в производственных условиях показала возможность повышения производительности машинно-тракторных агрегатов в 1,8-2 раза по сравнению с серийными тракторами Т-74 и ДТ-75.

Свою идею создания скоростных гусеничных тракторов В.Н. Болтинский проверял на ВгТЗ. Там были испытаны скоростные гусеничные тракторы, но внедрение их не предвиделось, поскольку завод был занят внедрением трактора ДТ-75, а проектные мощности достигнуты не были.

Поэтому В.Н. Болтинский 4 апреля 1967 г., имея сторонника в лице главного конструктора завода, приехал на ХТЗ, чтобы убедить завод в необходимости создания и внедрения мощностных скоростных гусеничных тракторов.

Вместе они обратились к главному инженеру ХТЗ В.В. Библику с предложением создать на ХТЗ мощный ско-

ростной гусеничный трактор. В.В. Библик с предложением согласился, но, при условии создания мощностных унифицированных тракторов в колесном и гусеничном исполнении. Переубедить В.В. Библика, что следует заниматься только разработкой скоростного гусеничного трактора собеседники не смогли. Но, это не было тогда принципиальным. Важна была поддержка авторитетного ученого, каким был В.Н. Болтинский, для принятия правительственных постановлений о создании производства семейства мощных гусеничных и колесных тракторов на ХТЗ.

Создание принципиально нового семейства унифицированных гусеничных и колесных тракторов было очень сложной инженерно-технической задачей, намного превосходившей по трудности отдельное создание гусеничного и колесного тракторов с теми же техническими характеристиками. Эта задача впервые в мире была решена под руководством Б.П. Кашубы. Правда и то, что когда семейство тракторов было внедрено, не ставя знака равенства, Борис Павлович признал необходимость мощных колесных пахотных тракторов.

Для широкой хозяйственной проверки эффективности до окончания госиспытаний в 1971 году было выпущено 500, а в 1972 году – 4 тыс. тракторов Т-150К. С мест эксплуатации получено подтверждение о повышении их производительности по сравнению с трактором Т-74 на пахоте и других сельскохозяйственных работах общего назначения в 1,5-2 раза, а на транспорте трактор Т-150К стал первым помощником на селе.

В 1973 году Госкомиссия приняла решение о готовности семейства факторов типа Т-150 к серийному выпуску, а в 1974 году было принято Постановление о создании мощностей по их производству.

Это были принципиально новые тракторы, имевшие: трансмиссии с переключением передач на ходу, герметичные кабины, легкое удобное рулевое управление, новые узлы гидравлики, большегрузные шины. Но, главное, унификация тракторов достигала 60%, а технологическая унификация на основ-

ном заводе – до 40%. Это облегчало маневры при внедрении и позволяло, при необходимости, изменять соотношение в выпуске колесных и гусеничных тракторов. Этот немаловажный фактор сыграл свою роль, когда завод вступил в рыночные отношения.

Тракторы типа Т-150 создавались с учетом рекомендаций академика В.Н. Болтинского об использовании рабочих скоростей 9-15 км/час. Когда тракторы были внедрены, с мест эксплуатации поступили жалобы на большой расход топлива при работе на пахоте и других энергоемких работах на повышенных скоростях. Низкие передачи у тракторов соответственно не были рассчитаны на высокие тяговые усилия. Поэтому конструкторам пришлось вносить коррективы в трансмиссию уже сходящих с конвейера тракторов.

По мере расширения производства тракторы типа Т-150 завоевывали все большее признание у работников сельского хозяйства, где отмечалось не только повышение производительности тракторных агрегатов, но и универсальность тракторов, улучшение условий труда, хорошая приспособленность для работы с силосоуборочными машинами и транспортными прицепами.

Всего было выпущено более 753 тысяч колесных тракторов Т-150К и их модификаций и более 86,6 тысяч гусеничных тракторов Т-150. Парк этих тракторов сыграл не малую роль в подъеме сельскохозяйственного производства в 70-80-ых годах прошлого столетия.

С внедрением тракторов типа Т-150 завод увеличил экспорт. Заполняя нишу мощных тракторов, тракторы Т-150К привлекли внимание зарубежных фермеров. С 1976 по 1990 годы в США, Канаду, Австралию, страны Европы, Азии и Африки было поставлено 21863 колесных трактора Т-150К и 1000 тракторов Т-150 в Болгарию. С 1973 по 1977 год трактор Т-150К получил пять золотых наград на международных выставках. В 1979 году на испытаниях в штате Небраска (США) трактор показал высокие тягово-экономические показатели, что нашло отражение в так называемой «Красной кни-

ге». Американские специалисты назвали трактор Т-150К трактором, который может сам себя поднять, т.к. на испытаниях трактор развил тягу, которая почти равнялась его весу. В 1980 году ХТЗ была присуждена международная премия «Золотой меркурий» за мир и сотрудничество.

В 1974 г Б.П. Кашуба был назначен Генеральным конструктором по энергонасыщенным пахотным тракторам в отрасли.

За разработку научных основ выбора параметров, создание и внедрение в производство энергонасыщенных тракторов в 1976 году Б.П. Кашубе присуждено звание Лауреата Государственной премии СССР.

Б.П. Кашуба был автором более 28 изобретений, большинство из них были внедрены в конструкцию энергонасыщенных тракторов.

Свою производственную деятельность Борис Павлович постоянно совмещал с педагогической работой. Многие годы был председателем государственной экзаменационной комиссии в ХПИ, преподавал в ХАДИ. Решением Высшей аттестационной комиссии в 1964 г. он утвержден в ученом звании профессора по кафедре «Автомобили и двигатели».

В отделе, который возглавлял Борис Павлович, работали специалисты многих национальностей. Б.П.Кашуба относился ко всем толерантно, уважал веру и традицию всех народов. Интернациональный характер Б.П.Кашубы во многом определила его мать, которая была активисткой в женском движении и работала по направлению во многих районах страны, в т.ч. в Закавказье. Среднюю школу Борис Павлович окончил в Виннице.

Если позволяло время, Б.П. Кашуба очень любил просиживать с разработчиком у кульмана, решая непростые головоломки конструкции. Борис Павлович знал много, в т.ч. украинских притчей и анекдотов, разряжая их пересказом непростые конфликтные ситуации.

Глубокие знания, разносторонняя эрудиция, смелость инженерной мысли, глубокое чувство юмора создавали Борису Павловичу авторитет и уважение не только среди сослужив-

цев, но и среди работников сельского хозяйства, с кем он постоянно общался, прислушивался к их пожеланиям и предложениям. Был он и страстным поклонником природы, любил рыбалку.

За большой вклад в развитие оборонной техники в период второй мировой войны и отечественного тракторостроения Б.П. Кашуба отмечен высокими правительственными наградами: двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Октябрьской революции и Дружбы народов, медалями. Ему присуждено звание - Заслуженный машиностроитель Украины.

ПАМЯТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА Б.П. КАШУБЫ

Чернявский Илья Семенович, канд. техн. наук Харьковский тракторный завод

В 2011 году исполняется 100 лет со дня рождения Бориса Павловича Кашубы, который 30 лет руководил конструкторским отделом Харьковского тракторного завода с 1952 по 1982 годы.

В мае 1957 года в отделе было создано КБ расчетов и научных исследований, а в 1961 г. – лаборатория динамики. Инициаторами создания бюро были Кашуба Б.П. и первый его начальник Анилович В.Я., который руководил им по 1962 год. Непосредственно бюро подчинялось Ходулину Юрию Анатольевичу – первому заместителю Бориса Павловича. Оба эти руководителя постоянно уделяли большое внимание эффективности работы бюро. Поступив в июле 1957 г. инженером в бюро и возглавив его и 1962 году, я имею возможность кратко описать творческий путь Бориса Павловича. Ему было присуще чувство нового, эстетичного в конструкции, постоянная связь с научно-исследовательскими и учебными институтами. Большая популярность на ведущих машиностроительных заводах страны. Внимание и помощь молодым инженерам и ученым в продвижении по работе и личной жизни.

Инициатор реализации концепции академика В.М. Болтинского – создания и внедрения энергонасыщенных скоростных гусеничных тракторов в очень трудный период внедрения тракторов Т-74 с двигателем СМД-14 мощностью 80 л.с. и оборотами 1800 об/мин. (ранее завод выпускал трактор ДТ-75) Борис Павлович сумел организовать коллектив и принял активное творческое участие в создании и доводке до массового производства трактора с ресурсом 6000 ч.

На основании теоретических и конструкторских разработок был предложен ряд оригинальных научно-конструкторских решений. Виброизоляция коробки передач с новой кинематической схемой и эластичной опорой, главная передача с углом спирали 15°, муфты сцепления с уменьшенным коэффициентом сцепления и эластичными нажимными пружинами, которые внедрены в серийное производство и позволили снять проблему надежности трактора Т-74 массового производства, дать значительный экономический эффект на заводе и в эксплуатации (16 млн. руб. в ценах 60-80-ых годов). Было выпущено 880 тыс. тракторов.

В 1967 г. ХТЗ выпустил миллионный трактор. Им был трактор Т-74 (годовой выпуск составил порядка 50000 штук при стоимости 2500 руб.). Это событие было широко отмечено в стране на правительственном уровне.

Большая фуппа сотрудников завода, включая Б.П. Кашубу, награждена орденами, а директор завода П.Е.Саблев – удостоен звания Героя социалистического труда. Борис Павлович получил звание профессора. Руководители КБ расчетов и научных исследований успешно защитили: в 1967 г. – Анилович В.Я. докторскую диссертацию в МАМИ; в 1968 г. – Чернявский И.С. кандидатскую диссертацию в ЦНИИТМАШе и в 1970 г. Дю Ин Ю (зам. начальника бюро) кандидатскую диссертацию в ХПИ (Харьков).

В 50-60 гг. под руководством Бориса Павловича на заводе непрерывно создавались новые оригинальные модели гусеничных и колесных тракторов. Особенно успешно проведена модернизация тракторов ДТ-20 в серийном производстве ХТЗ, внедрение трактора Т-25 (выпуск в 1965 г.23370 трак-

торов) и в последующем передача документации и оказание технической помощи Владимирскому тракторному заводу. Большую роль в этом сыграл также Ходулин Ю.А.

Гусеничный трактор Т-50В, разработанный в отделе Главного конструктора, реализован в серийном производстве Кишиневского тракторного завода.

Одновременно с перечисленными работами по тракторам Т-74, Т-25,Т-50В отдел главного конструктора под руководством Бориса Павловича активно включается в процесс создания гусеничного фактора ДТ0-125 на базе колесного Т-125 и в дальнейшем создания семейства тракторов Т- 150. Представляют большой интерес этапы создания семейства тракторов типа Т-150.

В феврале 1967 года в Москве на расширенном заседании НТС Министерства и НАТИ был рассмотрен первый вариант гусеничного трактора Т-150. Принципиальное его отличие заключалось в конструкции трансмиссии и ходовой системы. Коробка передач с переключением передач на ходу, фрикционы которых осуществили также режим поворота, путем отключения одного из бортов; установка 2-х карданных передач между КПП и главной передачей; планетарные передачи в качестве бортовых.

Эластичная ходовая система с применением жидкостного трения в цапфах, обрезиненных катков, с различной жесткостью передних и задних кареток и установкой гидроамортизаторов. Предусматривалась установка двигателя АМ-03 – Алтайского моторного завода. Докладчиками на заседании НТС были: по конструкции – главный конструктор ХТЗ Б.П. Кашуба, по прочности и долговечности – нач. КБ расчетов и исследований Чернявский И.С. Проект трактора был одобрен.

Во время проведения Государственных испытаний тракторов Т-150 возникали серьезные проблемы, которые ставили под сомнение возможность создания работоспособной конструкции. Так, осенью 1969г. в КубНИИТИМ при испытаниях на пахоте трактора Т-150, были зафиксированы случаи «морской болезни» водителей. Приехавшая бригада конструкторов во главе с Чернявским И.С. установила причину – программа была снята. В 1971г. в КубНИИТИМе произошел выход из строя стержневого карданного вала, и как следствие, разру-

шение рамы трактора. Было срочно созвано совещание партийных и технических работников Советского Союза в области тракторостроения. Вел совещание главный специалист Госагропрома Фрибус В.К. От ХТЗ принимали участие гл. инженер Сазонов, гл. конструктор Б.П. Кашуба и представитель обкома партии Собко.

Техническая экспертиза и последующие контрольные испытания показали, что причиной разрушения карданных передач являлся резонанс при поперечных колебаниях, обусловленный транспортировкой гусеничного трактора Т-150 колесным трактором на скорости 30 км/ч (обороты карданного вала $n_к$=4500 об/мин) при максимально возможной скорости по техзаданию 18 км/ч. За более, чем 30-летнюю эксплуатацию гусеничных факторов выхода карданов из строя не было.

Серьезной проблемой гусеничных и колесных тракторов, выявленной на Госиспытаниях, был износ шлицевых соединений вала муфты сцепления. Причина – значительные динамические нагрузки из-за гармонических составляющих двигателей СМД-60. В Госкомитете по науке СССР рассматривалась докладная записка ряда ученых и специалистов Союза, в которой ставилась под сомнение возможность борьбы с динамикой двигателя СМД. На совещании в Комитете представителям ХТЗ Чернявскому И.С. и ГСКБД Вахтелю Ю. удалось настоять на необходимости проведения крупного технического совещания специалистов заводов и институтов по предполагаемой эффективности установки демпфера с выбранными ХТЗ параметрами в муфте главного сцепления. Всесоюзное совещание под руководством Б.П. Кашубы поддержало предложение ХТЗ. Последующие исследования и испытания доказали правомочность теоретических разработок. Была показана возможность применения двигателей СМД на тракторах Т-150. Было выпущено порядка 700 тыс. тракторов Т-150 с двигателями СМД-60.

Но в широкой эксплуатации тракторов (с 1973 г.) часто сопротивление шлейфов сельскохозяйственных машин значительно превышало тяговый класс. Предусмотренные конструкцией по эксплуатации ограничения по тяговым усилиям не соблюдались, что приводило к перегрузкам и преждев-

ременным разрушениям агрегатов трансмиссии. Одновременно заказчиком были предъявлены дополнительные требования – расширение диапазона рабочих скоростей для работы с 5-6 корпусными плугами, обеспечение выполнения энергоемких работ на скоростях 4-5 км/ч, повышение ресурса трактора до 8000-10000 мото-часов.

Выполнение перечисленных требований обусловило необходимость глубокой модернизации трансмиссий семейства тракторов и, в первую очередь, коробок передач с сохранением максимальной преемственности агрегатов, как по конструкции, так и по технологии и обеспечением максимальной унификации трансмиссий внутри семейства тракторов.

Теоретический и экспериментальный комплекс разработок позволил провести на научной основе глубокую модернизацию трансмиссий семейства тракторов в два этапа: 1) отстройка трансмиссий от резонансов и снижение амплитуд крутильных колебаний; 2) снятие ограничений по тяговому усилию.

Внедрение полуосей ведущих мостов пониженной жесткости, коробок передач с измененными кинематическими схемами, модернизация карданных и конечных передач, усовершенствование подвесок тракторов позволили снять ограничения по тяговому усилию и тем самым существенно повысить производительность тракторного агрегата при выполнении энергоемких работ (особенно тяжелой пахоты); расширить диапазон рабочих скоростей.

Эти работы проводились под общим руководством директора завода Библика В.В., главных инженеров Федюняева А.М., Гудзя С.П. и с непосредственным участием главных конструкторов: Кашубы Бориса Павловича, а с 1982г. – Сергея Леонидовича Абдулы.

В конструкции тракторов внедрены 15 изобретений, защищенных патентами Украины. Экономический эффект от внедрения модернизированных трансмиссий составил более 100 млн. руб. (в ценах 1990 г.) и 50 тыс.тонн проката за счет снижения расхода запасных частей и увеличения ресурса.

Новизна разработок подтверждена, наряду с авторскими свидетельствами и патентами Украины, награждением сереб-

ряными и бронзовыми медалями ВДНХ СССР, лауреатством 1 степени IV Всесоюзного конкурса на лучшие работы по унификации и агрегатированию (Москва).

Уровень конструкторских разработок и их успешная реализация были использованы при оптимизации основных параметров в перспективных тракторах Алтайского и Липецкого заводов. Харьковский тракторный завод в 1960-1990 годах был флагманом советского тракторостроения. Сотни тысяч машин с маркой ХТЗ успешно работали во всех регионах огромной страны.

В этом большая заслуга коллективов заводов: ХТЗ, «Серп и Молот», ЛКМЗ, ХТЗТД, ряда институтов страны, особенно НАТИ (Москва) и их руководителей.

За реализацию идеи скоростных энергонасыщенных тракторов Борис Павлович удостоен звания Лауреата Государственной премии, а в честь 50-летия (1981г.) ХТЗ Генеральный директор завода Библик Валентин Васильевич – звания Героя социалистического труда.

Символично, что в 2011 г. – Генеральному конструктору Кашубе Борису Павловичу исполняется 100 лет, Генеральному директору завода Библику Валентину Васильевичу – 85 лет, Харьковскому тракторному заводу – 80 лет.

ОДАРЕННЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР

Кальченко Борис Иванович, засл. деят. науки и техники Украины, д.т.н., профессор.

После окончания Харьковского машиностроительного техникума в 1957 г. и отработки одного года в Опытном цехе Харьковского тракторного завода меня перевели в отдел главного конструктора, которым руководил будущий Генеральный конструктор, профессор Кашуба Борис Павлович. В то время в отделе работали такие будущие ученые, как: д.т.н. Анилович В.Я., Кутьков Г.М., к.т.н. Шапиро Е.М., Чернявский И.С., Водолажченко Ю.Т. Отдел обеспечивал производство двигателей и тракторов ДТ-54, ДТ-54М, ХТЗ-7 и др. и вел разработки новых машин.

Борис Павлович поддерживал любые начинания молодежи отдела. Участвовал в подготовке, зарождающихся в то время вечеров КВН, поддерживал участие отдела в спортивных и других соревнованиях и, конечно, всецело был поглощен модернизацией выпускающихся в то время тракторов. Практически все новые разработки узлов машин и их модернизацию он обсуждал на научно-технических советах отдела с участием ведущих специалистов отрасли и учебных институтов. Частым гостем в отделе был академик Медведев М.И., создатель и заведующий кафедрой тракторов и сельскохозяйственных машин Харьковского политехнического института.

В 1959 году, когда после окончания с отличием первого курса вечернего факультета ХПИ меня призвали в ряды армии, Борис Павлович, посоветовавшись с М.И. Медведевым, предложил мне перевестись на второй курс дневного обучения и помог это сделать. Я ему за это искренне благодарен.

Вернулся я в отдел в 1963 г., где разворачивались работы по созданию семейства энергонасыщенных колесных и гусеничных тракторов класса 3 т. В этот период и в дальнейшем особо проявился талант главного конструктора, организатора, ученого и одного из ведущих специалистов нашей отрасли Кашубы Б.П. Он был уважаемым и почитаемым специалистом на всех уровнях – от тракториста до министра. Я рядом с ним очень часто участвовал в работе коллегии Министерства, различных научно-технических совещаниях и советах, разборках в ЦК КПСС, и видел это. На одной из коллегии Министерства, посвященной созданию семейства, министр Синицын И.Ф. заявил: «Если бы Вы, Борис Павлович, понимаете ли, не были известным и уважаемым в отрасли специалистом и человеком, я бы Вам объявил выговор и снял бы премию, а так я Вас предупреждаю и прошу устранить все недостатки. Товарищ Тарасов Н.Н. составьте с Кашубой Б.П. мероприятия. Вы отвечаете за это семейство тракторов и шлейф машин к ним».

В ходе создания семейства Кашубой Б.П. был создан коллектив высококлассных специалистов. ГСКБ, руководимое им, считалось одним из лучших в отрасли. Преобразилась опытно-

экспериментальная база. Исследования и испытания опытных узлов и машин в целом проводились на хорошем научном уровне. По его предложению и при полной поддержке при ГСКБ ХТЗ было создано конструкторское подразделение, занимающееся вопросами обеспечения нормативных условий труда и эргономичности семейства тракторов. Создание тракторов Т-150 и Т-150К и на их базе унифицированного семейства колесных и гусеничных машин различного функционального назначения потребовало новых теоретических и практических исследований в области эргономики и художественного конструирования с целью разработки и достижения их высокой эргономичности. При этом вопросы художественного конструирования увязывались с компоновочными, технико-экономическими, технологическими и эргономическими характеристиками машин. Удачно было решено единство стилевого и архитектурного оформления всей гаммы факторов, позволившее достичь максимального уровня унификации их узлов и агрегатов.

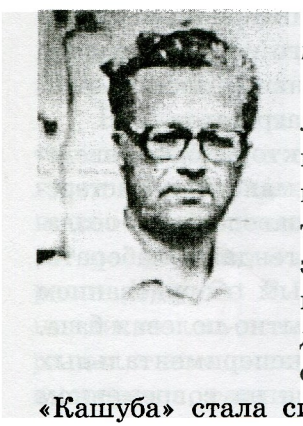
Впервые в отрасли художники-конструкторы были введены в состав ГСКБ и для них была создана макетная мастерская. При опытно-экспериментальном цехе завода была создана и хорошо оснащена оборудованием и стендами лаборатория условий труда и эргономики. Стендовым оборудованием были оснащены и другие лаборатории и опытно-полевая база. В целом система научно-теоретических и экспериментальных исследований преобразилась и проводилась на современном уровне. Поощрялось стремление специалистов заниматься научной деятельностью. Только в лаборатории условий труда защитили кандидатские диссертации Смирнов В.И., Кириенко Н.М., Работягов В.И., Авдеев В.М., Дорошенко Н.А. Защищали диссертации специалисты и других конструкторских подразделений и лабораторий. Я остановился детально на работах подразделения, которым руководил более 20 лет. Кроме нашего подразделения у Кашубы Б.П. в подчинении был еще ряд подразделений, занимающихся другими узлами, системами машин и машинами в целом.

Генеральный конструктор Кашуба Б.П. был высоко-культурным, технически грамотным, обаятельным и общитель-

ным человеком. Он прекрасно играл на гитаре, был профессором рыбной ловли, великолепным рассказчиком юмористических рассказов и анекдотов по теме беседы и всегда к месту. Очень часто, после его поездки в Москву или на места испытаний, мне звонили люди, с которыми он встречался в ходе командировки (иногда на уровне замминистра), и просили разъяснить детали, рассказанных Кашубой Б.П. анекдотов на украинском языке.

Для меня он был наставником, учителем, научным и производственным руководителем.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ХТЗ



Леонид Игнатьевич Гром-Мазничевский, член-корреспондент НААН Украины

Моё заочное знакомство с Борисом Павловичем Кашубой состоялось и 1952 году во время учебы в Киевском политехническом институте со специализацией по автотракторостроению. Во время ознакомления с дизелем В2 танка Т-34 стало известно, что главный конструктор этого легендарного дизеля Кашуба сейчас работает на Харьковском тракторном заводе (ХТЗ). Фамилия «Кашуба» стала синонимом конструкторского гения. С 1966 года я встречался с Борисом Павловичем во время ежегодных конференций тракторостроителей. Его выступления отличались четкостью изложения сути текущих и перспективных задач тракторостроения, а оценки и предложения были весомы и убедительны. Внешне это был властный и в чем-то загадочный, погруженный в свои мысли главный конструктор ХТЗ. В кругу коллег он был общительным собеседником. Его меткие экспромты, афоризмы и анекдоты вошли в обиход общения тракторостроителей и запомнились навсегда.

Мои личные встречи с Борисом Павловичем начались в 1976 году, когда я был готов показать ХТЗ разработанную в

Украинском НИИ механизации и электрификации сельского хозяйства (г. Киев) систему автоматического управления режимами работы двигателя и коробки передач трактора Т-150К. Зная требовательность Бориса Павловича, я шёл к этой встрече шесть лет. За это время были разработаны, изготовлены и прошли доводку шесть вариантов последовательно совершенствовавшихся образцов системы. Её последний вариант можно было смонтировать на тракторе за один час. По распоряжению Б.П.Кашубы нам был предоставлен сошедший с конвейера трактор Т-150К для проверки системы в работе. В течение первой половины дня трактор был получен и каждый желающий мог проехать на автоматизированном тракторе. Вместо педали заданного скоростного режима двигателя была установлена двуплечая самофиксирующаяся педаль потребной скорости движения трактора. Электронный блок собирал информацию о режимах работы трактора и, в зависимости от заданной скорости и нагрузки двигателя, обеспечивал посредством специального исполнительного механизма оптимальное автоматическое управление переключением передач и скоростным режимом работы двигателя при любых условиях и режимах работы трактора. После этих испытаний Борис Павлович, внутренне стремящийся к повышению эффективности его разработок, всемерно способствовал развитию работ по автоматизации тракторов ХТЗ.

Под руководством Бориса Павловича был создан оригинальный гусеничный трактор Т-150. Мощность двигателя 150 л.с. (у предшествовавшего трактора Т-74 мощность двигателя была вдвое меньше), трансмиссия с переключением передач под нагрузкой и уникальный механизм поворота, не имели аналогов в мире.

Борис Павлович придавал большое значение выполнению требований охраны труда, экономики и дизайна. Благодаря ему тракторы ХТЗ получили комфортабельную кабину и подрессоренное сидение тракториста. Б.П.Кашуба вывел наше тракторостроение того времени на мировой уровень.

ВОСПОМИНАНИЯ О ГЛАВНОМ КОНСТРУКТОРЕ

Виктор Михайлович Третяк, к.т.н., зав. лабораторией мобильной энергетики ННЦ «ИМЭСХ».

В 1972 году, когда я пришел на ХТЗ молодым специалистом в отдел главного конструктора, был расцвет украинского, да наверное и советского тракторостроения. Семейство тракторов типа Т-150 проходило государственные испытания. В отделе работало примерно 600 человек. Были подразделения гусеничных тракторов, колесных тракторов, топливной аппаратуры, серийного производства, перспективных разработок. В опытно-экспериментальном цехе круглосуточно поводились стендовые испытания новых узлов. На полигоне в 3 смены тракторы нарабатывали мото-часы. В отраслевых научно-исследовательских институтах проводились испытания машинно-тракторных агрегатов с энергонасыщенными тракторами. В головном московском институте – НАТИ проходили научные конференции с привлечением ведущих ученых и специалистов в разных отраслях машиностроения – материаловедов, прочнистов, шинников, двигателистов. Особое внимание уделялось надежности и безотказности как отдельных узлов, так и трактора в целом.

И всем этим руководил, координировал, направлял и советовал Главный конструктор - Борис Павлович Кашуба. Его день был расписан по минутам. На каждой кальке чертежа стояла подпись Кашубы. Он давал разрешение на производство детали, узла, трактора. Он отвечал за то, чтобы мобильная энергетика сельского хозяйства соответствовала мировому уровню.

Он собрал команду единомышленников. Одаренных людей. Огий Григорий Ефимович – энциклопедист, художник, фотограф, Кальченко Борис Иванович – организатор, компоновщик, ученый. Зеликовский Леонид Михайлович и многие другие.

Мне на всю жизнь запомнилась поддержка Бориса Павловича, которая помогла мне поверить в себя, почувствовать свою востребованость, свою роль в этом огромном хоре конструкторов, которые сообща создавали семейство тракторов, а

те решения, которые были приняты, живут уже более 40 лет.

В 1973 году Борис Павлович вернулся с очередной выставки в Москве, где Председатель президиума Верховного Совета Подгорный Н.И. осмотрел экспозицию ХТЗ и высказал мнение, что техника добротная, но эргономика кабины отстает от возрастающих международных требований. 52 страны выразили желание покупать харьковские тракторы. Борис Павлович потребовал от своих заместителей высказать предложения по эргономике трактора. Рабочее место Григория Ефимовича Огия было в большом конструкторском зале. Он собрал начальников бюро и рассказал о поставленной задаче. Мой «кульман» стоял рядом и я, естественно, слышал весь разговор. Вечером дома я взял тетрадный листочек и черной шариковой ручкой нарисовал измененный на свой вкус интерьер кабины.

На следующий день утром я показал свой рисунок Огию. Он оставил его у себя. Через пару часов меня вызвали в кабинет Главного конструктора. Я, молодой специалист, вхожу в большой кабинет, где сидят на совещании все начальники бюро и заместители главного конструктора. Борис Павлович подозвал меня к большому столу, на котором лежал мой скромный рисунок. И говорит: «Вы разработали трактор. И вам он кажется наилучшим. А молодой специалист посмотрел со своей точки зрения и предлагает другой вариант эргономики кабины. Я предлагаю принять этот рисунок за основу, а Третяка назначить ответственным за компоновку нового интерьера кабины».

После этого я много работал в бюро художественного конструирования с дизайнерами. Маститые начальники бюро приходили ко мне, начинающему конструктору, и согласовывали разработки своих опытных конструкторов по отдельным узлам и деталям, которые должны быть увязаны в единый интерьер. Были споры о сложности внедрения предлагаемых решений в существующие технологии производства, о возможных вариантах размещения переключателей, рычагов, приборов, о системе кондиционирования (точнее - воздухоохладителе испарительного типа), сообща находились приемлемые варианты. Кого-то уговаривали «подвинуться» со своим узлом,

кого-то – перенести в другое место рычаг управления, установить декоративный щиток, изменить ход рычага...

В итоге был разработан вариант конструкторской документации кабины улучшенного интерьера. По этим чертежам в опытном цехе собрали новую кабину, установили на трактор, который отправили на международную выставку «Sima» в Париж.

Борис Павлович не побоялся доверить новое дело «зеленому» конструктору. Он поддерживал молодых специалистов. Развивал и воспитывал творческий дух в отделе. Проводились конференции молодых специалистов, на которые приглашались ученые харьковских ВУЗов. Они приглядывались к предложениям начинающих разработчиков, предлагали совместные работы, учебу в аспирантуре. И Главный конструктор понимал, что без научной поддержки конструктору тяжело найти оптимальное решение. В те годы прошли школу ХТЗ много будущих ведущих специалистов и ученых.

Спасибо Вам за все, Главный конструктор тракторов – Кашуба Борис Павлович.

В ходе работы по сбору материалов мы узнали от главного редактора заводской газеты «Темп»: статья к 100-летию Кашубы Бориса Павловича (БП - как между собой называли его сотрудники) уже написана Забелышинским Зиновием Эммануиловичем. Мы пробовали связаться с ним, но не получалось. Зиновий Эммануилович работал в отделе главного конструктора и, как нам сказали, был очень занят. И вот, по нашей просьбе после совещания З.Э. вышел к средней (транспортной) проходной. Мы долго разговаривали . Вот некоторые эпизоды его рассказа:

Забелышинский Зиновий Эммануилович

БП любил рыбную ловлю, но на рыбалке иногда ему не везло, или он ловил меньше соседей. Он обижался, как будто бы те, кто ловил рядом, были виноваты. Вы же помните этот анекдот: Зачем тебе ведро для рыбы, у тебя ведь есть пробирка от валидола (БП рассказал в своё время).

Было время, когда над Т150 запрещали работать, был принят колёсный трактор Т150К. Это при Хрущёве Н.С. в 1959 году, после его посещения Америки: «фермеры не дураки, у них нет гусеничных машин». Поэтому следует запретить проектирование новых гусеничных машин, но создать структуры по проектированию мощных колёсных машин. Был создан во главе с Сошниковым отдел по колёсным тракторам большой мощности. С Кашубой решили так, что он доведёт серию, пока не снимут с производства. Гусеничный трактор делать было запрещено.

Ну а ребята во главе с БП делали подпольно. Мы верили в успех и работали. Бывало так, что мы ночью взламывали помещение с копировальной техникой и печатали чертеж. А вы помните, как было строго – боялись, что будут печатать листовки. Нам везло, т.к. работники архива уважали БП и покрывали эти нарушения.

Интересная была история с Кишинёвским тракторным заводом. Был объявлен конкурс на лучшую разработку трактора для нового завода, конкретные чертежи на основе использования основных узлов МТЗ, из минских комплектующих. Так вот, сделали это мы, и лучше, чем сами минчане. Мы этим очень гордились. Могу даже назвать фамилии: Григорий Михайлович Тымин и Ефим Михайлович Шапиро.

Вот как меня увольнял БП. Шли испытания нового трактора Т150А с гидротрансформатором (это такое устройство, которое автоматически меняет скорость, увеличивая силу тяги, если сопротивление увеличивалось. И наоборот, если уменьшалось сопротивление, то скорость увеличивалась). Это опасно, представьте себе, трактор по эстакаде медленно лезет вверх, вылез – как рванёт, перевернулся, упал с эстакады. Вообще, внутренняя автоматичность – это всегда плохо. Он должен работать не сам автоматически, а так как я хочу, а не как ему хочется. В данном случае мы занимались этим гидротрансформатором, а он стоит почти на всех промышленных модификациях тракторов. А мы попытались установить его на сельхозтракторах. Это был с/х трактор Т150А и в этом трансформаторе не было давления. А без давления он очень быстро выходил из строя. Такое ужасное явление – кавитация.

Не ладилось, вызвали москвичей. Уже три или четыре раза пробовали – не идёт. У нас сидели москвичи, что-то вливали-выливали вёдрами, делали различные замеры. Оказалось всё просто – в одной прокладке не было отверстия. Нашли, исправили, давление появилось, и я поехал кататься на этом тракторе, так сказать, конструкторское сопровождение испытаний. И, как назло, нам навстречу попался сам БП, я открыл дверку и приветливо ему помахал рукой.

Оказывается Николай, который должен был (как же иначе, столько мучились!) сообщить об этом БП, пошёл обедать. А из столовой ещё куда-то. Тем временем, я, радостный, вместе с трактористом накручиваю круги по заводу. Никто не сообщил.

БП прибегает к себе, спрашивает: «Ну что, нашли давление»?! Шапиро отвечает, что нет.

«Так а как же этот...! Уволить немедленно».

У тракториста был дядя начальником в стальцехе (в лучшие времена в стальцехе работало около 3 тыс человек, это хороший з-д). Вот мы поехали с Борискиным в стальцех хвастаться перед дядей, потом ещё куда-то. А к себе уже приезжаем после обеда. Стоит Шапиро, бледный возле подъезда: «Как у тебя ума хватило поехать!?»

- Как, вот есть давление.

Тогда он побежал к Кашубе и говорит, что приказ об увольнении надо порвать. БП, оказывается, не знал о том, что всё улажено и идёт как надо. Распоряжение уже было написано и подписано. БП приказ порвал.

«Звёздный час» БП настал, когда пошёл Т150. Общее количество выпущенных тракторов достигло тогда 1500000 штук (видимо, этим объясняется 5 переизданий инструкции по эксплуатации Т150. Прим. сост.). Хотя и до этого он уже 12 тракторов создал, которые пошли в серию. Но, конечно, и сил и смелости и нервов и просто жизни – много было отдано Т150.

Вот мой шеф Леонид Михайлович Зеликовский написал кандидатскую диссертацию и надо было взять 3 месяца на оформление, на предзащиты. Всего лишь. А тут сыпались трактора на госиспытаниях (снимали с испытаний 5 раз), и он её отложил. Так он её и не защитил, потому что цель его жизни – был

Т150, это было важней. Это были романтики, и Борис Павлович тоже. Оно ему надо всё это?! Сделал бы себе профессора ХАДИ, ну выгнали бы, было б куда отступать. Вот Невяжский Яков Исаакович, когда его выгнали, взял и пошёл в ХАИ зав кафедрой начертательной геометрии.

Мы даже с ним делали изобретение. Устройство для подвода жидкости под давлением к вращающемуся валу. У меня есть авторское свидетельство.

В автомобилях, особенно с автоматическими коробками передач, и в тракторах применяются устройства для передачи под давленим жидкости к вращающемуся валу. Есть сложные методы подачи через торцевые уплотнители, которые прижимаются пружинами. Это требует высокой точности изготовления, притирки пластин. Напрашивается решение: надеть на вал поршневые кольца, как на двигателе. Но физика процесса несколько иная. Если поршень в гильзе с малым зазором, то вал в гильзе стоит с очень большим зазором, потому что на него действуют силы от шестерен и они его изгибают, иначе он может привариться, тем более что он на консоли. Поэтому надо сделать большой зазор, который сложно уплотнять. Большая нагрузка на кольцо, оно прижимается к канавке, истирает канавку и себя и еще прижимается к втулке внутри поверхности гильзы, а поскольку гильза не вращается, а кольцо вращается, увлекаемое валом, то оно выедает канаву, автогеном потом нужно вырезать, даже вытащить нельзя. Обычно идут по такому пути: хромируют, никелируют эти кольца, упрочняют, вставляют во внутрь пружинки для их прижатия. Однако, это не очень эффективно и данная проблема существует на всех автомобилях и тракторах с подобным устройством.

Задача казалась не решаемой. Борис Павлович поступил согласно первой заповеди конструктора – выбросить все, что ломается – и пошел на «наглый», неожиданный, парадоксальный вариант, как он умел это делать, а именно: выбросить кольца вообще.

Смысл в том, что кольцо стоит в зазоре между валом и гильзой, а гильза запрессована в корпус, там зазора нет. Зазор существует между валом и гильзой.

БП предложил гильзу в вал не запрессовывать, а посадить на резиновые кольца с зазором, а вал относительно гильзы сделать практически без зазора. Большой зазор между гильзой и корпусом, и очень маленький зазор между валом и гильзой. Тогда масло сильно не утекает и клинить не будет, т.к. гильза, как на подушке будет играть, гулять, не вращаясь относительно корпуса. Это легко уплотнить кольцами большого сечения.

Остался неучтенным один момент, а именно:

Если гильза находится с большим зазором относительно корпуса, то вал будет увлекать эту гильзу, она будет вращаться и мгновенно сгорят эти резиновые кольца.

Осталась мне задача «самая простая» – с одной стороны, чтобы гильза свободно «гуляла», самоустанавливалась относительно корпуса, но при этом, не вращалась относительно вала. Борис Павлович к этому времени умер, а я придумал «крестик», как в мясорубке, чтоб он ходил вместе с гильзой и корпусом вдоль и поперек. Поперек он ходил по пазам, когда гильза двигалась горизонтально, а вверх- вниз он ходил вместе с гильзой, когда она двигалась вертикально. После этого я отыскал патент швейцарской атомной электростанции, где примерно аналогично под давлением подается страшно радиоактивная жидкость. Там же используется этот «крестик», но он крепится одним штифтом, а я предложил крепить его двумя штифтами. При этом равномерно распределяется нагрузка и невозможно проворачивание. Борис Павлович очень просил оформить эту идею, как изобретение. Тут он умер, и как делать его подпись, он известный человек и в патентной службе могло быть это известно. Поэтому просто передирать на стекле, было опасно. С другой стороны, ожидая, пока в права наследства вступит его жена или дети в течение полугода, мы могли потерять приоритет. Кто-то придумает то же самое. Поэтому вместо его подписи было придумано: я своей дрожащей рукой написал «умер» и поставил дату. Это прошло за подпись, а если бы не прошло – я честно написал. А с другой стороны никто на это не обратил внимание, решили, что это подпись его такая, и мы получили уже после его смерти это изобретение.

И те «коллеги», которые кричали: «Борис Павлович, это гениально!», заблокировали изготовление образца. Мол, «старый дурень, всякой мурой занимался», и всё такое прочее.

Ну, пошёл я к Абдуле, сказал, что я не могу получить визу у «специалистов по трасмиссиям». Я сказал: «Ну давайте в память о БП, вы сейчас закроете глаза и подпишете». Он подписал, а я что-то тоже уже настроился скептически. И когда на стенде мы закрутили эту конструкцию, я сказал: «Ребята, она скорей всего заклинит через полчаса, давайте, я уже не буду подниматься на 6 этаж». Значит, 19000 (девятнадцать тысяч часов) отработала эта штуковина, без всяких, без всякого Якова. А в это время внедрили другую систему, пластмассовые кольца (чугунные прорезали просто). Те, которые стоят в автомобиле на поршнях, вот у нас они позволяли подвести под давлением жидкость к вращающемуся валу. Но они вовлекались вращением этого вала и очень сильно стирались. Вместо этого поставили пластмассовые кольца, они не стирались и вал не стирали, правда они не держали масло. То есть, начали гореть диски гидроприжимных муфт. Но те ребята, которые делали эти кольца, штамповали, они не жадничали. Они 10% отдавали. Потому сказали, что БП изобретение никуда не годно, внедрять не будем. Ну, может сейчас будем внедрять, переходя на 250 сил, эти кольца уже не держат давление.

Причём, за прототип я взял швейцарский патент на атомную электростанцию. Поэтому «красный угол» пришёл немедленно – как это, мы сделали лучше, чем на швейцарской атомной электростанции! Отличается тем, что у нас 2 штифта вместо 1.

БП участвовал в застольях, но я никогда не видел его пьяным.

Вот что рассказывал Кальченко Борис Иванович, молодой зам гл. конструктора, такую басню. Поехали показывать политбюро трактора Т150, Т150К. При этом краска у них почему-то не сохла, сказали, пока до Москвы доедет, краска высохнет. И вот перед политбюро они стоят показывают трактор, а товарищ Громыко оказался сильно активным и полез в этот трактор. Плащ у него был серый, а когда вылез – стал зелёный. Кашуба просто спрятался за трактором, предвидя, что будет. Но тот и ухом не повёл, сказал: а вот среди этой толпы есть министр химической промышленности? – Есть. – Он снял плащ, бросил и сказал: чтоб ты своей химчисткой почистил, чтоб был как новый! И через неделю, я думаю, нужно нам зас-

лушать на политбюро, как у нас обстоят дела в лакокрасочной промышленности, почему такое низкое качество, заслушать этого министра. И тогда БП вдруг возник из-за этого трактора, он просто присел там.

Ну, и ещё одна байка. В автомобиле, в колёсном тракторе есть дифференциал в мосту. Он позволяет поворачивать с разной скоростью колёса, по внутреннему кругу, по наружному – получаются разные. Без дифференциала просто не повернет трактор. Ну и оказалось, что дифференциал довольно материалоемкий элемент конструкции трактора. И вот кто-то из наших не сдержался и выполнил чертёж с таким техническим решением без дифференциала. Слушали на техсовете. БП слушал-слушал, потом вышел к доске сорвал плакаты и стал топтать их, приговаривая...

Дня через три позвонил авторам и сказал: приходите, подумаем.

С Кулаковым мы разговаривали по скайпу.

Часто мы были на испытаниях, были просто будни, когда мы просто работали. Да, он был страшно работоспособный. У него было свойство – собираться. Были мы как-то в НАТИ, там должна была быть конференция и его доклад. Набросал тезизы, а по ним референт написал доклад. Уезжали в спешке, и по-моему он даже не успел доклад прочитать. Он бы конечно, его прочёл, но, тем не менее, он говорит: где-то здесь нужно найти мне место, а приехали мы в НАТИ на час раньше, где бы я мог спокойно готовиться. Мы нашли место там же в зале в уголке.

Кулаков Леонид Никифорович

- Где я не говорите, не показывайте, я должен доклад проработать.

Вы знаете, кругом там шум-гам, беготня, а он готовится. Отключился от всего, сосредоточился. И этот доклад от корочки до корочки проработал, поставил свои отметки, сделал какие-то изменения. Словом, полностью переработал доклад. Надо бы ещё отпечатать. И прекрасно, прекрасно выступил. Это было его такая черта.

Как-то в командировке мы были в ресторане. Меня пригласил, ещё одного сотрудника. Посидели. БП был очень простой, он очень простой был человек. Несмотря на то, что когда в кабинете сидит – был такой величественный и грозный. А вне – очень простой, нормальный, мягкий, с юмором таким. Человек очень общительный и добрый. Он так общался со всеми, независимо от положения и возраста, кстати. С молодёжью любил общаться больше, чем со стариками. Это явно не было видно, а были эпизоды, когда он назначал гостей – все были моложе его, все были. В то время пожилые работали люди, замы гл. конструкторов, нет выбирал всех помоложе себя. Это говорит о том, что любил общаться с молодёжью, доверял молодёжи больше.

Было у меня рацпредложение, как изобретение я его не оформил: это нажимной диск с гасителем крутильных колебаний. Я даже сейчас могу сказать, что он был выполнен, мало того сказать – технически грамотно – но и красиво. Я на этот диск получил бронзовую медаль ВДНХ. А он этот диск поставил у себя в кабинете как украшение, на самом видном месте. Мне было очень приятно, когда я заходил в кабинет, когда я видел этот диск и понимал, что он тоже отдаёт дань уважения. Вот так, такие дела.

Начальник КБ Торбаков Б.А. (воспоминание).

На общих заводских фотографиях Бориса Павловича не увидишь рядом с директором завода Библиком В.В., что наводит на мысль о неприязни их друг к другу. Я был очевидцем конфликтов на совещаниях, Библик бывал несколько несдержан. Но БП был интеллигентным, образованным человеком в отличие от большинства руководителей, с кем мне приходилось иметь дело. Он был человек, достойный уважения. Ну, а срывы бывают у каждого.

Торбаков Борис Александрович

Имеется документ 1959 г. письмо Харьковского Совнархоза руководству ХТЗ о необходимости создания на ХТЗ мощных колёсников. Кроме пропашных

тракторов никто не делал в нашей стране колёсных пахотных тракторов. Если вы сейчас спросите, вам ответят – ленинградцы первые, а мы, мол, потом на ХТЗ скопировали "Кировец". Совершенно всё наоборот. Да потому, что когда мы уже работали по трактору Т-125, в 1961 году к нам приехали представители Кировского тракторного завода для ознакомления с нашими наработками. А.А.Сошников, защищая наши авторские права, показал им не все, что у нас уже было сделано. Те обиделись, пожаловались в обком партии, и уехали ни с чем. Позднее, к нам прибывает из Ленинграда "тяжелая артиллерия"- директор Кировского И.С. Исаев, главный конструктор Ж.Я. Котин, зам. главного конструктора В.А. Поляченко и др. получают все необходимые материалы. Ну а дальше, легендарному Путиловскому заводу удалось раскрутиться (вероятно, за счет лучшего финансирования – ведь подготовка нового производства требует очень больших средств) и опередить ХТЗ.

Кишинёв выпускал трактор, созданный на ХТЗ под маркой Т-50В. Мы его спроектировали, мы сделали помимо опытных образцов партию машин. Потом передали всю документацию. Это было уже в конце 60-х годов.

Извечно противостоят технолог и конструктор, нас вообще считали на заводе дармоедами. Никакого уважения к нашей работе не было. Когда я что-то придумываю и приношу нашим технологам...полное неприятие. У нас же общая цель – создать какую-то машину, а не технологический процесс. Совершенно не понимали друг друга.

БП это всё понимал и, в этой ситуации проигрывал, т.к. но не был поддержан руководством завода, директором, который был выходцем из технологов. Такое положение было свойственно советской системе промышленного производства. В начале 80-х годов ХТЗ купил канадский трактор "Месси Фергюссон". Я помню, как разобрали тогда его по частям, и каждый специалист разбирался со своими агрегатами буквально по деталям. Я помню изумление Л. Кулакова, когда он осматривал детали муфты сцепления. К сожалению, мы

не могли использовать ряд решений из-за несовершенства отечественной отраслевой технологии.

У нас нет культуры производства, мы создаем конструкции «под дурака». Учли нашу суровую реальность. БП всё это знал. Я уверен, что у него болела душа, но он ничего не мог, это невозможно в наших условиях, он это понимал. У меня были частые беседы с БП, мы очень дружно жили, очень дружно. Меня в нем привлекала его вот эта человечность.

Сошников был осторожен в работе, обычно ходил по комнате, где мы работали, и разговаривал с исполнителями-конструкторами. Требовал разрабатывать несколько вариантов решения, сам оценивал их. БП - наоборот, когда подходил к доске, обычно приглашал непосредственного начальника конструктора.

Решение вопроса безопасности работы на тракторе Т-150К было на постоянном контроле у Бориса Павловича. В связи с отсутствием на заводе стенда для испытания кабин на ударную прочность, испытания проводились на ПНИИС НАТИ (подмосковная станция, под г. Чехов). С 1975 по 1978 год я ежегодно выезжал с образцами кабин на испытания и в 1978 году привёз на завод акт испытаний, подтверждающий защитные свойства модернизированного варианта. К сожалению, на совещании у главного инженера совместно с технологическими службами завода предложения ОГК не были приняты к реализации по причине отсутствия финансирования. Вот так. Тракторы типа Т-150 выпускаются с 1975 года с кабиной, оборудованной внутренним каркасом (первый вариант, не обеспечивающий безопасность тракториста).

В конце 70-х годов Б.П. отправил меня в Минск в БФ ВНИИТЭ (Белорусский филиал института технической эстетики) по вопросу унификации кабин тракторов ХТЗ и ВгТЗ. ВгТЗ представлял Главный конструктор Шаров, его зам. по дизайну и, кажется, нач. КБ по кабинам (фамилии их, к сожалению, не помню), кстати, Б.П. сам должен был присутствовать на этом совещании. Тема совещания была довольно спорной, результаты совещания оказались нулевыми, а вот выступление дизайнера о роли дизайна в конструировании

было ярким и профессиональным. Я наблюдал за Шаровым и видел на его лице проявление гордости своим подчиненным. По возвращению из командировки я рассказал Б.П. о впечатлении, которое произвел на меня зам. Шарова по дизайну, добавив: «Вам бы такого заместителя».

Я расскажу одну детективную историю. Как-то в гостях, мой знакомый попросил меня помочь одному человеку. Этот человек работал в Харьковском институте промышленной эстетики (Худпроме) преподавателем или заведующим каким-то отделением. За время работы в институте его положение не укрепилось, а осложнилось, так как его стали обвинять в формализме, символизме и прочих "измах", потом его исключили из партии, потом изгнали из института. Человек с семьей лишился работы и средств к существованию.

Вот он мне и говорит: устройте его на завод. Я ответил, что попробую, связался с ним по телефону и договорился о встрече. Встречу я устроил на заводе, оформив ему пропуск, познакомил его с рабочими местами наших дизайнеров, оборудованием, которое они используют в своей работе, показал главный конвейер сборки тракторов Т150К. Он был в восторге от всего увиденного и сказал, что с удовольствием пришёл бы к нам на работу.

На следующий день я рассказал Б.П. о своей встрече и он попросил меня познакомить его с ним. И вот отсюда начинается, собственно, история. Б.П. назначает ему встречу в фойе второго этажа гостиницы "Харьков". После работы, вечер, темно, идет мокрый снег, мы встречаемся, я представляю их друг другу и сажусь в стороне. Говорили они довольно долго, потом по очереди мы разошлись. На следующий день к концу рабочего дня я в кабинете Б.П. с намерением определиться с дальнейшими шагами развития событий. Обычно решительный в принятии решений Б.П. задумывается и я предлагаю ему обратиться в обком партии за поддержкой, напомнив ему, что в промышленном отделе есть представитель нашего завода (некто т. Кулаков), с которым я был хорошо знаком по его работе в цехе Сб-3 (кабинный корпус). Реакция Б.П. была быстрой: созвонись и договорись о встре-

че. На мои сомнения: я же беспартийный он ответил, что туда пускают всех. Я поступил так, как сказал Б.П. и через день или два был в кабинете т. Кулакова. Он меня помнил, встретил приветливо, спросил о делах на заводе, я рассказал ему историю дизайнера и, что отдел главного конструктора остро нуждается в специалисте такого профиля, и , что если за ним и числится какой-то "хвост" "измов" , то продукции нашего завода это повредить не может. Он обещал разобраться. Я (наивный) покинул кабинет т. Кулакова с надеждой на положительный результат. Мне казалось, что я был достаточно убедителен. Прошло несколько дней и никакой реакции обкома. Я снова у Б.П. в кабинете и мы возвращаемся к нашему дизайнеру. Я предлагаю Б.П. поговорить с В.В. Библиком. Только сейчас, когда я пишу эти строчки, я понял бестактность своего предложения, т.к. не учел "натянутых" отношений его с директором завода. Б.П. ответил: позвони ему. В недоумении, но полный решимости я вернулся на свое рабочее место и позвонил В.В. Выслушав мою "песнь", которая не отличалась от той, что я "пропел" в обкоме партии, он сказал, что подумает, и предложил перезвонить через неделю. Через неделю звоню, слышу голос В.В.: по этому вопросу больше не звони. Гудки. Так закончилась наша попытка слегка подправить "систему".

Руководство ставило БП в вину его расположение к евреям. А он говорил – ну, приведите мне таких умных русских, и я их тоже приму. Я не очень-то прислушивался к разговорам на эту тему, но знал, что 90 % работников завода, которые меня знали, к русским меня не причисляли, а я не делал попыток их разубеждать. Мне было все равно.

Я помню, как он уговаривал меня вступать в партию. Дважды, он меня уговаривал.

- Борис, подавай заявление, давай вступай.

Ты понимаешь, я ж не могу тебя сделать своим заместителем.

Я тогда отделался шуткой, я не захотел продолжать этот разговор.

Вторая картинка. Она конечно меньше похожа на детектив, но всё равно характеризует наше время. Мне тогда не

было ещё 40 лет. Вызывает к себе, я открываю дверь, а он буквально на пороге меня встретил: пойдём со мной. Выходим на улицу, у нас вдоль экспериментального корпуса, стоят трактора, открывает кабину одного из тракторов. Мы садимся.

- Я снова возвращаюсь к нашему вопросу, вступай в партию.

А я как всегда... Вы себе не представляете, что с ним было. Он меня..., да никогда я от него в жизни не слышал, чтобы он так ругался. Выругал, вышел. Так хлопнул дверью, что чуть кабина не развалилась. И – всё. Мне было так неловко, что я именно с ним так себя веду. Он этого не заслужил.

Нужно сказать комсомольская жизнь у нас кипела. Как, в общем-то, и во всей стране. У нас были спортивные команды и мы участвовали в межцеховых заводских соревнованиях. У нас была художественная самодеятельность и мы участвовали в заводских смотрах. У нас были свои художники, поэты, певцы и музыканты. БП наша жизнь не была безразлична, он ею интересовался и даже иногда принимал в ней участие. Я помню две строчки из написанного им стишка"...и стоит у нас НАТИ, как корова на пути". (НАТИ это наш отраслевой институт). В 1961 году 1 апреля мы организовали вечер отдыха, в программе которого была представлена светогазета (я заимствовал ее у студентов ЭМС факультета во время учебы в ХПИ). Этот аттракцион устроен просто: набор рисунков, эпидиаскоп, экран и музыкальное сопровождение (при необходимости). Диктор читает текст. Текст самый разнообразный: шуточные посвящения к дружеским шаржам, комментарии к иллюстрированным событиям ОГК и завода, комментарии к конструкторским ляпсусам, имевшим место в нашей практике и пр. Это очень понравилось нашей аудитории, они требовали его 1 апреля каждого года.

Но просуществовала она (светогазета) всего 4 года. На смену ей пришли игры КВН – сначала заводского, потом городского и, наконец, союзного масштаба. Были времена, когда мы отвлекались от своих непосредственных обязанностей и Б.П. понимал, что то, что мы делаем, это тоже важно и нужно. Он был жизнелюбивый, активный и жадный к жиз-

ни. Он был нашим товарищем.

Я в течение двух лет по просьбе Бориса Павловича исполнял обязанности его заместителя. Как-то подошёл ко мне один начальник КБ с письмом на визирование. Он был человек заслуженный, фронтовик, парторг ОГК. Я прочитал, ничего не понял и говорю:

- Исправьте текст, письмо так написано, что не понятно, что вы хотите сказать. Исправьте и я завизирую.

Начальник КБ обиделся, считая, что письмо не требует исправлений, и стал уговаривать завизировать.

- Хорошо, согласился я, смотрите, я ставлю свою подпись, но имейте в виду – я вас предупреждал.

Через некоторое время, может быть – на следующий день, вызывает меня к себе Борис Павлович. Кидает на стол передо мной это письмо, где красным карандашом его виза:

- Классная дама!

Я был благодарен Борису Павловичу за преподанный мне урок.

(БП курил?)

Конечно, в кабинете. Он не курил во время совещаний, конечно, а когда он был один у себя – я не знаю. Когда я заходил, я не видел, что он курит. Так немного курил.

(Выпивал?)

Умеренно употреблял. Он мог позволить себе выпить, живой же человек! Помню, как то встречаю его в какой-то вёсёлой компании, он говорит, ты что делаешь в моём районе.

- Извините, отвечаю, БП – это мой район.

Нормальный, достойный уважения человек. Он жил среди людей и чувствовал себя человеком. Ничто человеческое было ему не чуждо. Он был интеллигентным.

В году 71 или 72 (не помню) я с семьей отдыхал на Эсхаре (снимал комнату в поселке), а Б.П. – на базе отдыха ХТЗ. В один из дней Б.П. вытащил меня на завод по делу (изготовить приспособление для ловли малька). В отпуске Б.П. пользовался собственной машиной ГАЗ-21 "Волга". Приехали. Закончив дела, мы отправились в обратный путь. Обычно поездки на Эсхар и обратно проходили по короткому мар-

шруту через с. Покровка. Проезжая через какое-то небольшое село, Б.П. заметил пруд и мы свернули к нему. На берегу пруда сидел мужичок и ловил рыбу. Б.П. понаблюдал минуты 3-4, потом протянул руку к удочке и коротко сказал: дай-ка. Мужичок оторопел, в недоумении посмотрел на Б.П. и выпустил удочку из руки. Б.П. поймал несколько карпиков, вернул рыбаку его удочку, открыл багажник своей машины, достал свою снасть и стал ловить. Карп был небольшой 200-300 грамм, но клев был. Предавая часть улова мне, он сказал: - это Ларисе (супруга БА, Лариса Владимировна).

Однажды, в этом же сезоне Б.П. предложил мне рыбалку на Эсхаре, на Северском Донце.

- Встречаемся в 4 часа утра, поведешь меня на свои места.

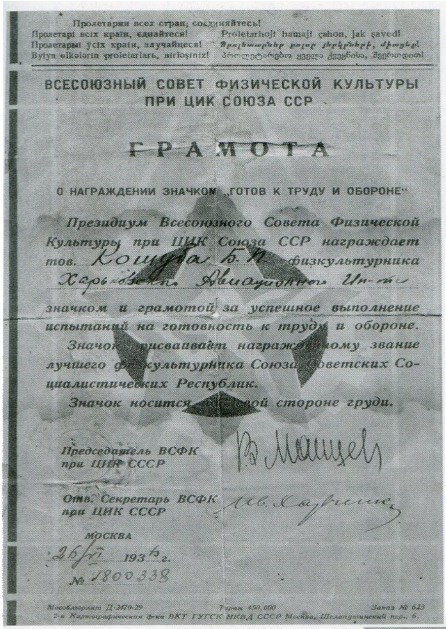
Я, конечно-же, проспал. Меня разбудила Лара, увидевшая Б.П. в приоткрытую дверь нашей спальни. По дороге на реку Б.П. журил меня за недостойный рыбака проступок, а я нетактично парировал, говоря, что в его возрасте вставать в 4 утра не составляет проблем (бессонница или что-либо еще). Б.П. обиженно ответил, что он не такой уж старый. Мы разместились на живописном берегу старицы, нас разделял один ветвистый куст, так, что мы не видели друг друга. После утомительного, 2-х часового (не меньше) ожидания клева, я вдруг услышал мощный всплеск, я вскочил и увидел выплывающего из-за куста Б.П., зовущего меня освежиться. Я был поражен мальчишеским поступком Б.П., прыгнувшим в воду вниз головой, не зная, как говорится, броду. А я говорил – возраст! Зато я дал ему повод говорить обо мне-рыбаке в самой уничижительной форме.

Большая семья Федюченко.
Старшая дочь - Анастасия Григорьевна. 1910 год.
Борис еще не родился.

Семья в г. Закаталах. Борис - крайний слева

Группа дипломников ХАИ

Шинкарь «Любовь Борисова»



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Пролетарі всіх країн, єднайтеся!
Пролетары ўсіх краін, злучайцеся!
Byiyn elkələrin proletarlarь, birləşiniz!
Proletarhojı hamajı çəhon, jak şaved!

ВСЕСОЮЗНЫЙ СОВЕТ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ
ПРИ ЦИК СОЮЗА ССР

ГРАМОТА

О НАГРАЖДЕНИИ ЗНАЧКОМ „ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ“

Президиум Всесоюзного Совета Физической Культуры при ЦИК Союза ССР награждает тов. Кощуба Б. П. *физкультурника* Харьковск. Авиационного Ин-та *значком и грамотой за успешное выполнение испытаний на готовность к труду и обороне.*

Значок присваивает награжденному звание лучшего физкультурника Союза Советских Социалистических Республик.

Значок носится на левой стороне груди.

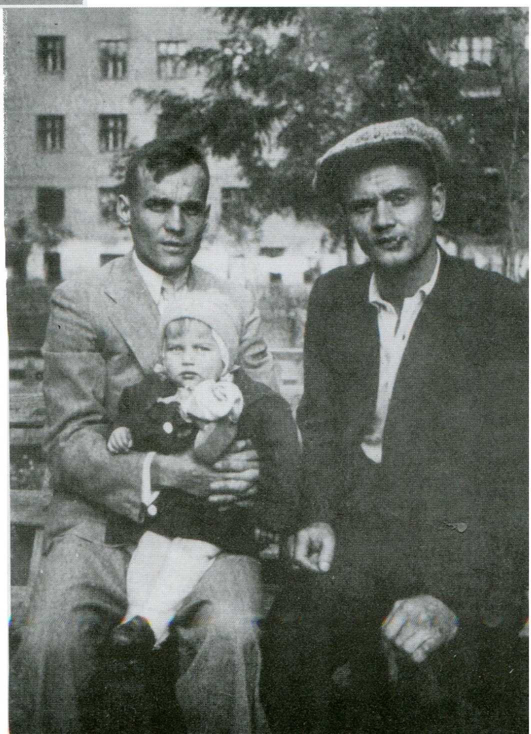
Председатель ВСФК при ЦИК СССР В. Мангцев

Отв. Секретарь ВСФК при ЦИК СССР Ив. Харченко

МОСКВА
26/VII 1936 г.
№ 1800338

Мособлпорлит Д-2470-29 Тираж 450.000 Заказ № 623
2-я Картографическая ф-ка ВКТ ГУГСК НКВД СССР Москва, Шелапутинский пер., 6.

Грамота лучшему физкультурнику



Братья Борис и Антон с маленькой Жанной

Ф. 79—37-а

АВТОБИОГРАФИЯ

Кашуба Борис Павлович

Фамилия, имя и отчество

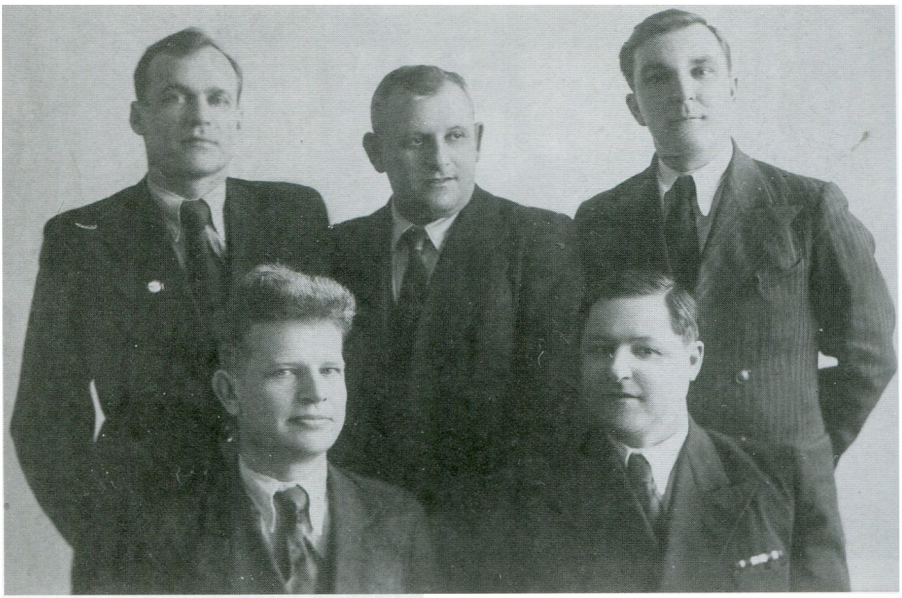
Родился 23 сентября 1911 года в с. Шевченко I Полоского р-на Днепропетровской обл. (ныне Запорожской).
В 1920 г. поступил и в 1927 г. окончил семилетнюю школу в г. Винница.
В 1927 г. поступил и в 1931 г. окончил автотехникум в г. Харькове.
Работал в автохозяйствах и учреждениях по специальности. В 1932 г. поступил на вечернее отделение Харьковского авиационного института, в 1934 г. перешел на дневное и в 1937 г. окончил его с отличием, получив специальность инженера-механика по авиамоторостроению. По направлению Наркомата послан работать конструктором по дизелям на Харьковский завод № 75. В 1941 г. вместе с заводом эвакуировался в г. Челябинск на ЧТЗ, где работал ведущим конструктором до 1942 г. и был назначен заместителем главного конструктора на завод № 77 г. Барнаул. В 1943 г. назначен гл. конструктором по танковым дизелям в г. Волгограде на тракторный завод, где в должности гл. конструктора, начальника дизельного отдела и заместителя главного инженера по спец. производству работал до 1952 г.

Автобиография

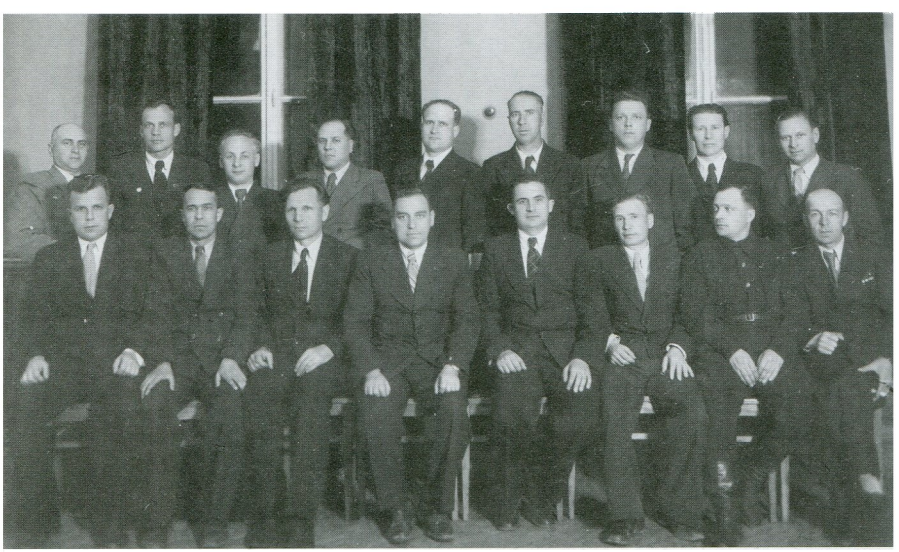
Любовь Борисовна и Оксана

Начинающая гимнастка Жанна на балконе

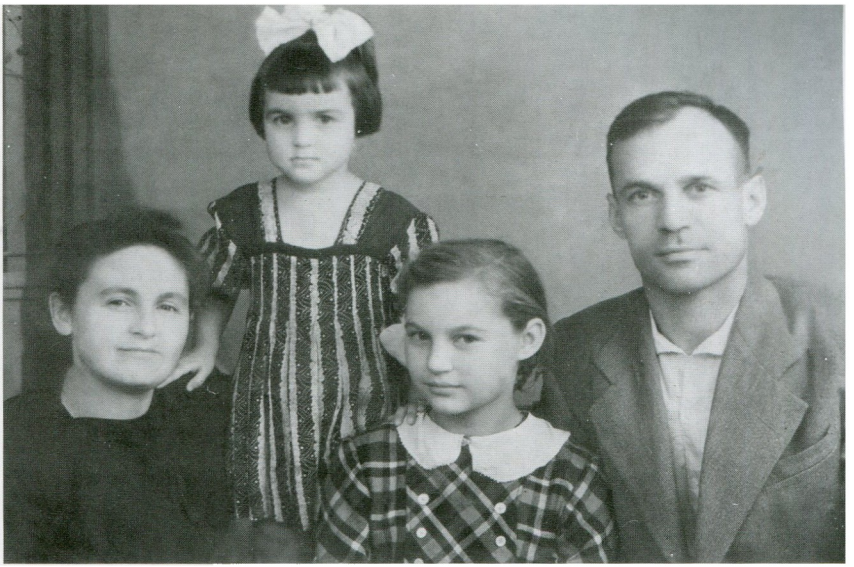
Сестрички Жанна и Оксана



Сталинградские коллеги



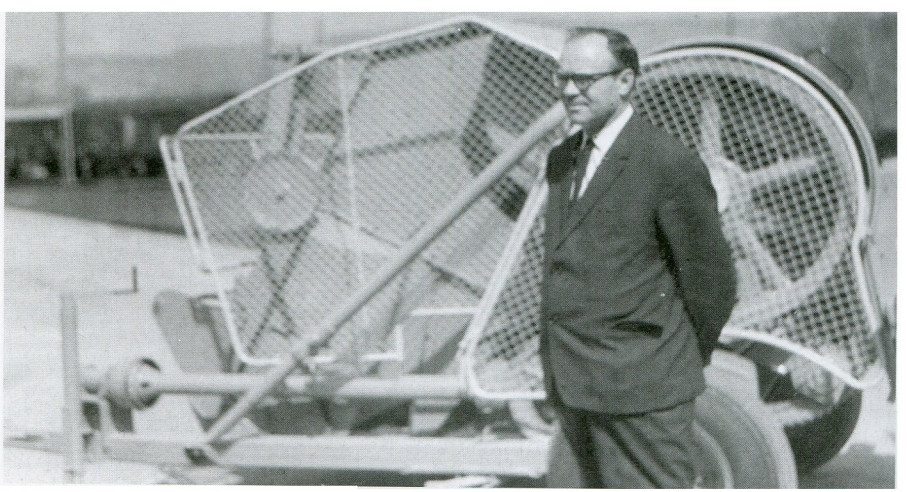
Коллектив конструкторов СТЗ



Семейное фото в Сталинграде

Семья в Харькове

Франция, Лион, выставка 1954 год



Выставка с/х техники в ГДР 1969 г.

В зарубежной командировке, 1974 г.

На свадьбе у племянницы

Свадьба дочери Оксаны

Взрослая Жанна с детьми Зоей и Андреем.
Справа - Любовь Борисовна

90 летний юбилей мамы - Анастасии Григорьевны

70-летний юбилей в кругу семьи

Грибная охота после юбилея

Решением
Высшей Аттестационной Комиссии
от 24 октября 1964 г. (протокол N 27)
Кашуба Борис Павлович
УТВЕРЖДЕН В УЧЕНОМ ЗВАНИИ ПРОФЕССОРА
ПО КАФЕДРЕ
„Автомобили и двигатели" (курс автомобильного тр-та)
Председатель Высшей Аттестационной Комиссии
Ученый Секретарь Высшей Аттестационной Комиссии

ДТ-54. Испытания. Армавир

Ольга Волович поздравляет

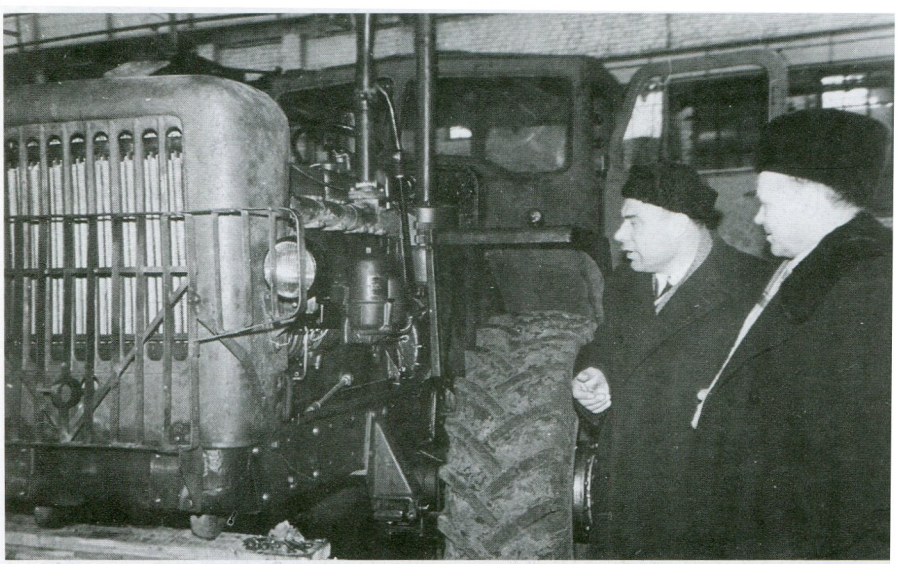
Все хотят поздравить

70-летний юбилей на заводе

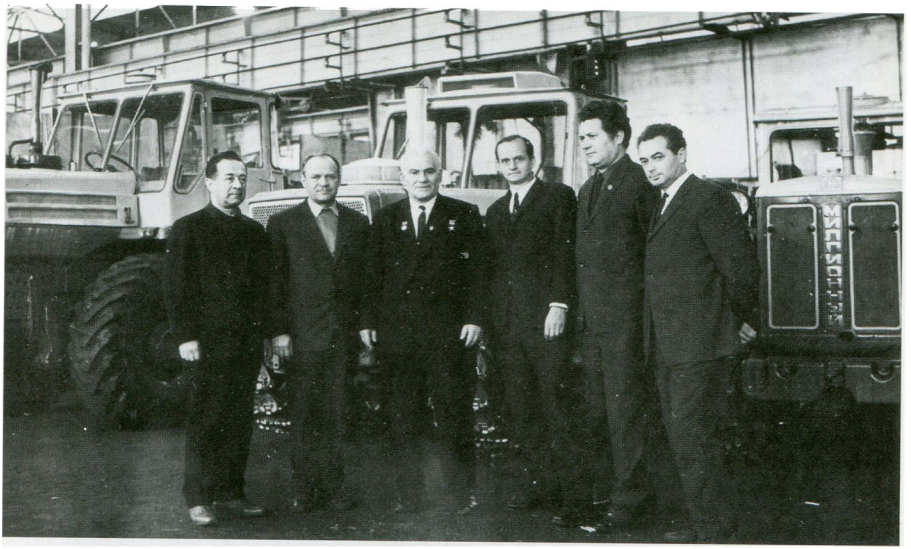
Поздравления производственников

Коллектив сотрудников ХТЗ

Мацкевич В.В., Лобанов А.П., Титов В.Н. Корбут Л.А., Кашуба Б.П., Соколов И.З., Спивак М.С., Саблев П.Е., Сериков И.Л. 1959 год



Тракторист Герой соц. труда Гиталов А.В. с Б.П. Кашубой у Т-125

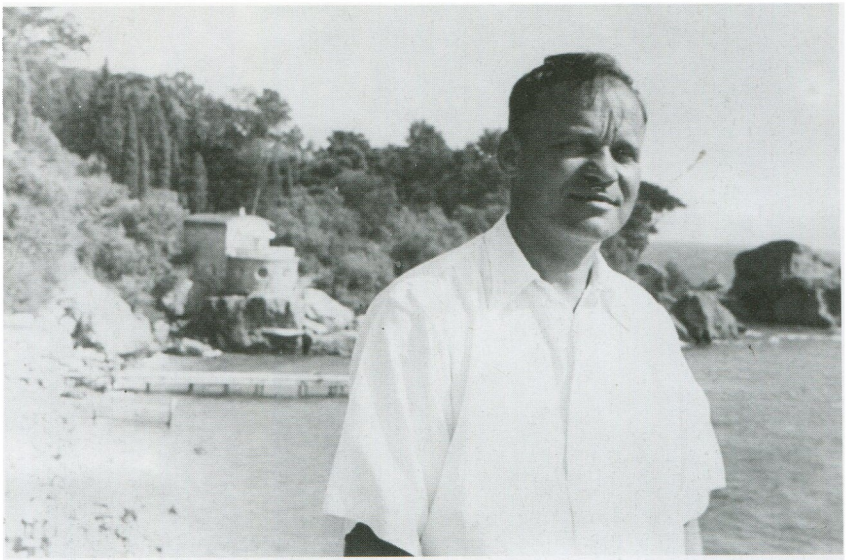


На фоне милионного «Родители» милионного

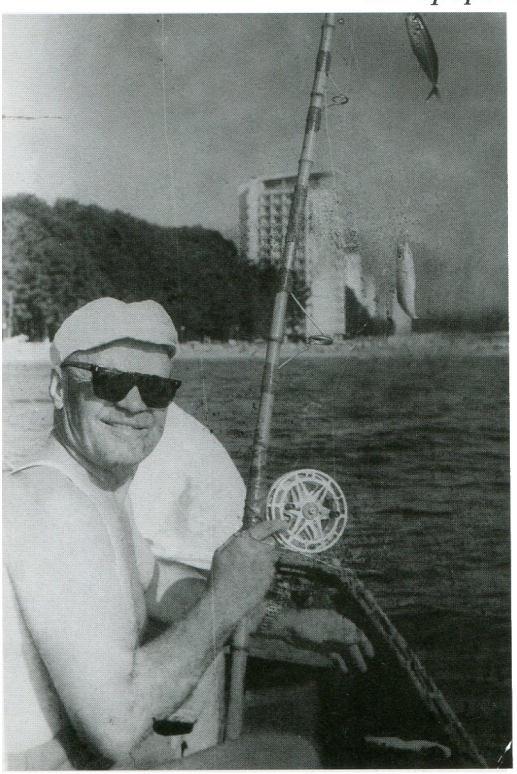
Рабочие моменты

Обсуждение проэкта

Демонстрация ноу-хау



На природе

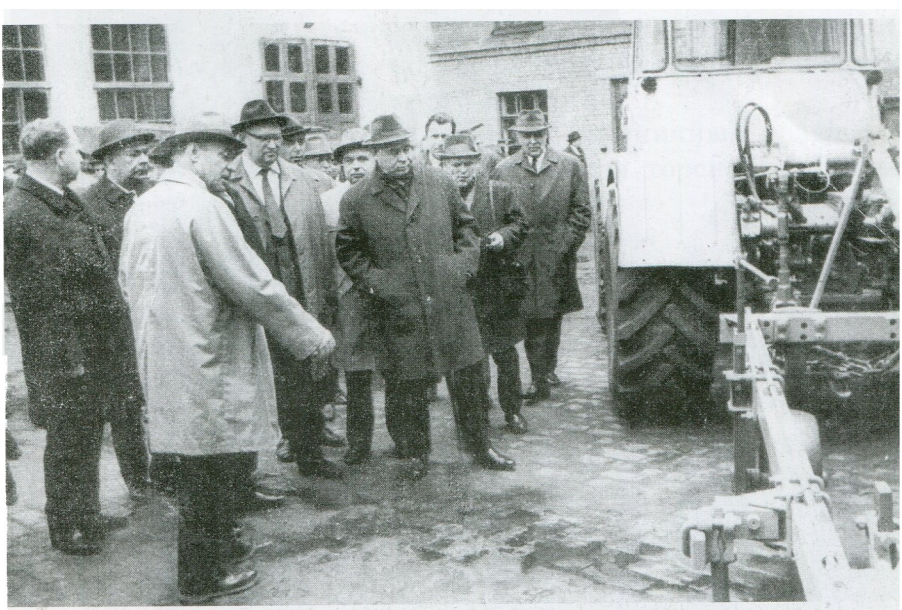


Редкие минуты отдыха

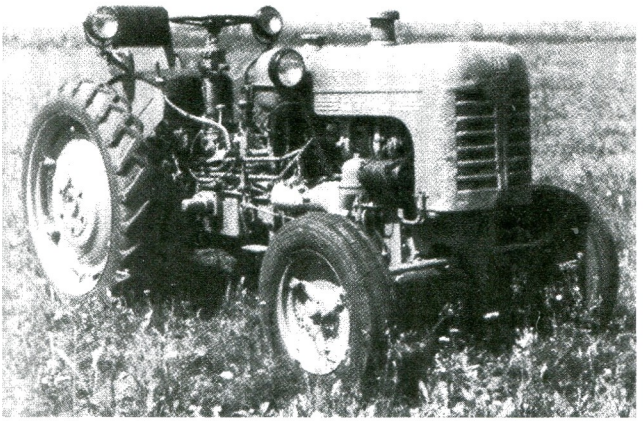
Борис, Люба и две любимые Анастасии - мама и внучка

С внуком Антоном

Посещение кафедры надежности. Заведующий Анилович В.Я.

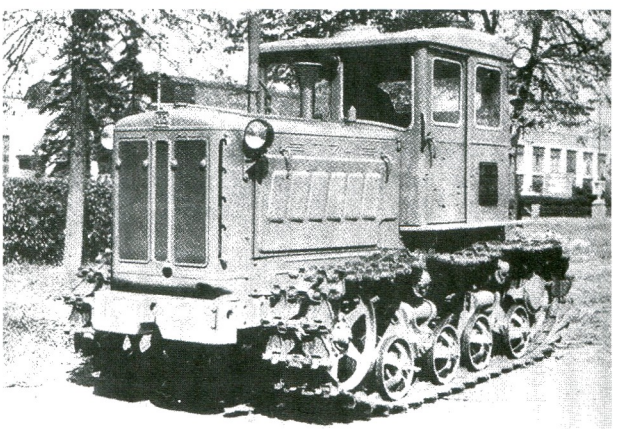


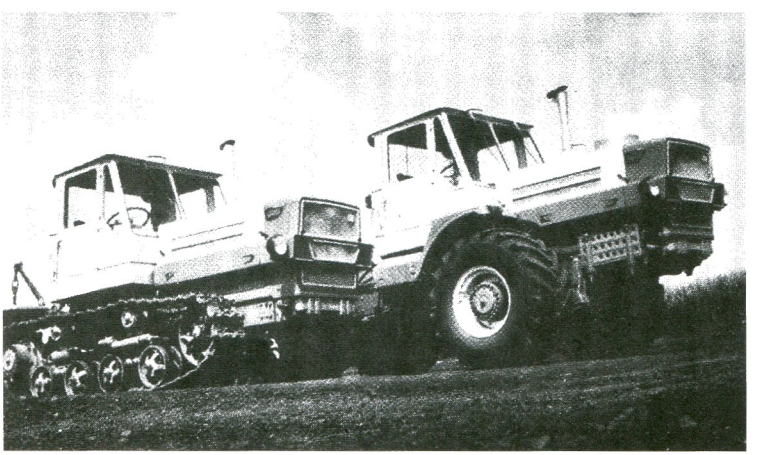
Брежнев Л.И. осматривает новую технику



Освоено производство трактора ДТ-14, 1955

Начато освоение трактора Т-74, апрель, 1962 г.





Тракторы Т-150 и Т-150К

Далее приводим перечень авторских свитетельств, которые удалось найти в библиотеке им. Короленко.

1. 244808 Роторный топливный насос
2. 422646 1971.03.02 Подвеска сиденья транспортного средства
3. 383854 Глушитель шума выпуска отработавших газов
4. 380093 1969.02.25 Устройство для управления трансмиссией транспортного средства
5. 225711 1968.08.29 Коробка передач
6. 350981 Топливный насос
7. 343072 Распределительный топливный насос
8. 334395 Распределительный топливный насос
9. 323303 Устройство для охлаждения воздуха
10. 258771 1969.12.03 Форсунка двигателя внутреннего сгорания
11. 235552 Звено гусеничной цепи самоходных машин
12. 180506 Накладной дверной замок
13. 179196 Подвеска двигателя
14. 101520 1955.04.25 Устройство для использования воздухоочистителя основного двигателя внутреннего сгорания при работе пускового двигателя
15. 554181 1977.04.05 Колесно-гусеничный трактор
16. 487793 1975.10.15 Независимая торсионная подвеска транспортного средства
17. 698787 1977.11.25 Подвеска узла
18. 455878 1975.01.05 Центробежный вентилятор для транспортных средств
19. 308224 1971.07.01 Роторный топливный насос
20. А/С 927619 1982.01.14 Сочлененное транспортное средство
21. А/С № В 437 1964.10.03 Подвеска двигателя

Библиография трудов, которые имеются в наличии в библиотеке им. Короленко

1. Газогенераторный трактор ГБ-58.
Горожанкин В, Кашуба Б и др. М., Сельхозгиз, 1952.
2. Виноградниковые тракторы Франции (обзор).
Кашуба Б. П. и др. М., 1961.
3 Каталог деталей и сборочных единиц трактора Т-74; 74.00.000 КД -
Кашуба Б.П. и др. Х., 1978
Трактор ДТ-20. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы. Харьков, («Прапор»), 1969
«Руководство» переиздавалось в 1962, 1964, 1967, 1968 годах.
Трактор ДТ-54. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, Изд. 4-е Москва-Киев, Машгиз (Укр. отделение) 1958
Трактор ДТ-54. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, Изд. 3-е М., Машгиз 1957
Трактор ДТ-54А. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, М., «Машиностроение», 1964
Трактор ДТ-54А. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, М., Машгиз, 1959
Трактор Т-25. Руководство по эксплуатации. Под ред. Гл. конструктора ХТЗ Б.П. Кашубы, Х., «Прапор», 1970
Трактор Т-25. Руководство по эксплуатации. Под ред. Гл. конструктора ХТЗ Б.П. Кашубы, Х., 1969
Трактор Т-74. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. 19-е изд. Х., Прапор, 1981.
Трактор Т-74. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. 17-е изд. Х., Прапор, 1980.
Трактор Т-74. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. 15-е изд. Х., Прапор, 1979.
Трактор Т-74. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. 11-е изд. Х., Прапор, 1975
Трактор Т-74. Инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. Х., Прапор, 1970

Трактор Т-74. Инструкция по эксплуатации. 74 ОО.ООО ТО. Под ред. Б.П. Кашубы и И.А. Коваля. Х., Прапор. «Инструкция» переиздавалась в 1968, 1967 и 1965 годах тиражами 70, 60 и 55 тыс. экземпляров.

Трактор Т-74. Конструкция, эксплуатация, уход. Б.П. - Кашуба, И.А. Коваль, В.Ю. Вахтель. М., «Колос»,1968. Данное издание выходило в свет в 1966 и 1964 годах тиражами 85 и 60 тыс. экземпляров.

Трактор Т-74. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. М., «Машиностроение», 1964.

Трактор Т-74. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, М., Машгиз, 1962.

Трактор Т-150. Инструкция по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. Харьков, «Прапор», 1971.

Трактор Т-150. Устройство и эксплуатация. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. . М., «Колос»,1978. 300тыс.экземпляров.

Трактор Т-150. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. Харьков, 1973

Трактор Т-150 К. Инструкция по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. Харьков, «Прапор», 1971.

Трактор Т-150 К. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля. Харьков, «Прапор», 1974.

Трактор Т-150 К. 151 00.000.ТО. Техническое описание и инструкция по эксплуатации.| Харьковский тракторный завод им. С.Орджоникидзе; Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля – 9-е изд., доп, - Х., «Прапор», 1981.

Трактор Т-150 К. 151 00.000.ТО. Техническое описание и инструкция по эксплуатации.| Харьковский тракторный завод им. С.Орджоникидзе; Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля – 10-е изд., доп, - Х., «Прапор», 1982.

Трактор Т-150 К. 151 00.000.ТО. Техническое описание и инструкция по эксплуатации.| Харьковский тракторный завод им. С.Орджоникидзе; Под ред. Б.П. Кашубы, И.А. Коваля – 11-е изд., доп, - Х., «Прапор», 1983.

Трактор ДТ-20. Руководство по эксплуатации. Под ред. Б.П. Кашубы. Харьков, («Прапор»), 1969

«Руководство» переиздавалось в 1962, 1964, 1967, 1968 годах.

14грн00коп

С.А. Кашуба, В.Л. Жулидов

Сын эпохи

Подписано к печати 15.02.12г. Формат 60x84 1/16
Бумага офсетная. Усл. печ. л. 3,75. Тираж 200. Заказ 295.

Коммунальное предприятие «Городская типография».
Свидетельство о регистрации № 3613, серия ДК, от 29.10. 2009 г.
Украина, Харьков, ул. Артема, 44.